ARDOUIN-DUMAZET



NORMANDIE III

NORMANDIE ORIENTALE

Pont-Audemer
Elbeuf
Vernon
Rouen
Pays de Caux
Bolbec
Lillebonne
Caudebec
Le Havre
Fécamp
Dieppe
Le Tréport



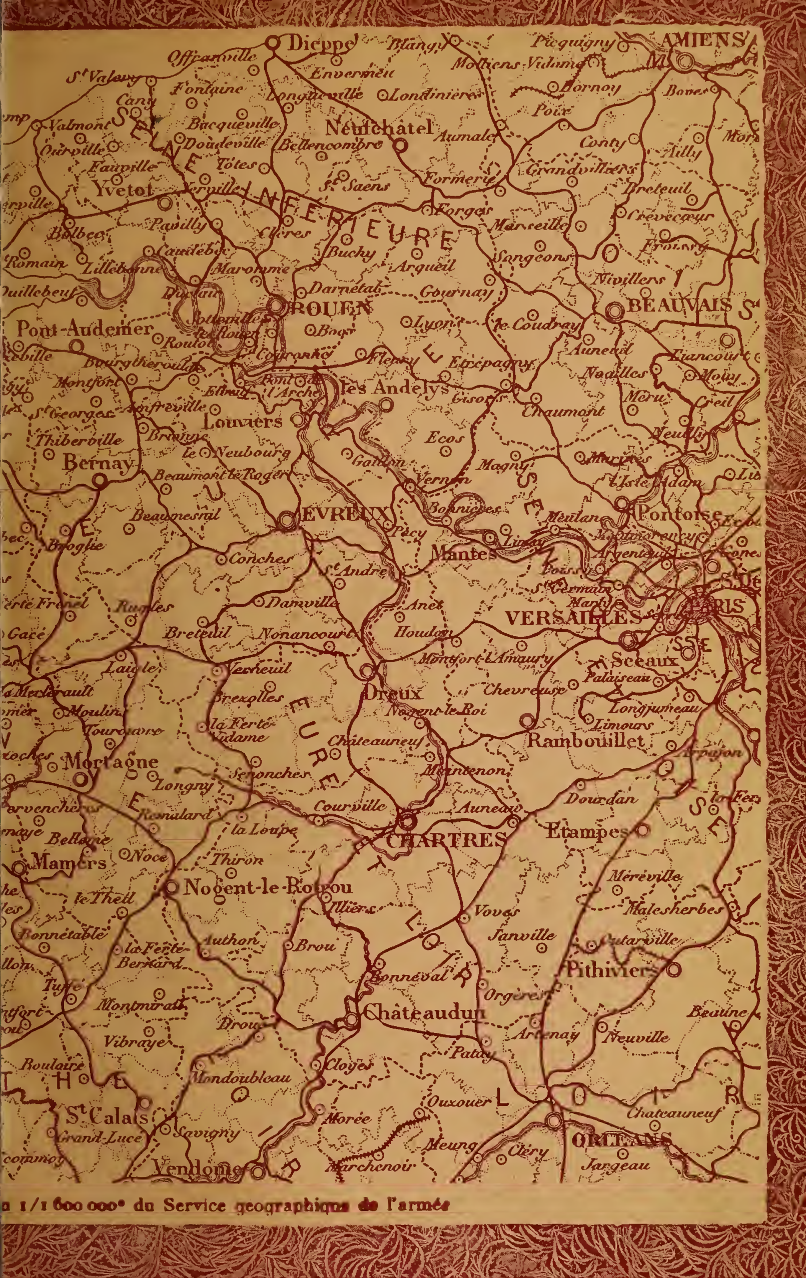
PARIS

BERGER-LEVRAULT

6. 54. 63.



Carte d'orientation. — Extrait de la carte cantonale



u 1/1 600 000e du Service géographique de l'armée



ARDOUIN-DUMAZET

VOYAGE EN FRANCE

63e Volume

NORMANDIE

III

NORMANDIE ORIENTALE

3e PARTIE

Campagne du Neubourg — Roumois
Vexin normand — Pays de Caux
Rouen — Le Havre — Aliermont

4e édition, avec 20 cartes ou croquis et 2 cartes hors texte

BERGER-LEVRAULT, ÉDITEURS

NANCY - PARIS - STRASBOURG

Voyage en France

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

L'Europe centrale et ses réseaux d'État (Voyage en Belgique, Hollande, Allemagne et Danemark). — Un volume in-12. 3 fr. 50. (Berger-Levrault.)

L'Armée navale en 1893. — *L'Escadre russe en Provence.* — **La Défense de la Corse.** — Un volume in-12, avec 27 croquis ou vues et une carte de la Corse. 5 fr. (Berger-Levrault.)

L'Armée et la Flotte en 1894. — Manœuvres navales. — Manœuvres de Beauce. — Manœuvres de forteresse. — Un volume in-12, illustrations de Paul Léonnec, nombreux croquis et cartes. 5 fr. (Berger-Levrault.)

L'Armée et la Flotte en 1895. — Grandes manœuvres des Vosges. — L'expédition de Madagascar. — Manœuvres navales. — In-12, avec nombreuses cartes. 5 fr. (Berger-Levrault.)

Au régiment — En Escadre. — Préface de M. Mézières, de l'Académie Française. 1894. Grand in-8, avec 350 photographies instantanées de M. Paul Gers. 16 fr. (Berger-Levrault.)

Le Colonel Bourras. Suivi du **Rapport** sur les opérations du corps franc des **Vosges** du colonel Bourras. 1892. Brochure in-12, avec un portrait et couverture illustrée. 60 c. (Berger-Levrault.)

Le Nord de la France en 1789. — Flandre. — Artois. — Hainaut. — Un volume in-12. (Maurice Dreyfous.)

La Frontière du Nord et les défenses belges de la Meuse. — Un volume in-8. (Baudoin.)

Une Armée dans les neiges. — Journal d'un volontaire du corps franc des Vosges. — Un volume in-8 illustré. (Rouam.)

Études algériennes. — Un volume in-8. (Guillaumin et Cie.)

Les Grandes manœuvres de 1882 à 1892. — Un volume in-12 par année. (Baudoin et Rouam.)

Les Petites industries rurales. — Un volume in-12. (Lecoffre.)

Album de la guerre. — Texte de deux volumes de la section photographique de l'armée. (Armand Colin.)

VOYAGE EN FRANCE

75 volumes, dont **66** parus, les autres en préparation ou sous presse.

(Les rééditions accrues envisagées, porteront à 80 le nombre des volumes.)

Pour le titre et le sommaire de chacun de ces volumes consulter le catalogue sur papier de couleur à la fin du volume.

ARDOUIN-DUMAZET

Voyage en France

NORMANDIE

III

NORMANDIE ORIENTALE

(6e Série du VOYAGE EN FRANCE)

TROISIÈME PARTIE (*63e volume*)

CAMPAGNE DU NEUBOURG — ROUMOIS
VEXIN NORMAND — PAYS DE CAUX — ROUEN
LE HAVRE — ALIERMONT

(Départements de l'*Eure* (partie) et *Seine-Inférieure* (en entier))

Avec 20 cartes ou croquis et 2 cartes hors texte

QUATRIÈME ÉDITION DE LA 6e SÉRIE PRIMITIVE



BERGER-LEVRAULT, ÉDITEURS

NANCY-PARIS-STRASBOURG

1921

CARTE D'ENSEMBLE DU 63e VOLUME



Tous les croquis sans indications spéciales compris dans ce volume sont extraits de la carte d'État-major au 1/80000e.

AVANT-PROPOS

POUR LES VOLUMES VI, LIV ET LXIII

(Normandie)

Au début de la publication du *Voyage en France,* alors que, ne pouvant supposer l'éclatant succès et les multiples rééditions de cet ouvrage, les éditeurs n'avaient prévu qu'une vingtaine de volumes au plus, la Normandie était répartie entre quelques chapitres de la 2e série, la 6e série tout entière et divers chapitres de la 17e (1). Mais l'accueil fait par le public à ces livres a amené l'auteur à entreprendre, pour les éditions

---

(1) Le mot série, adopté au début, avait pour raison d'être que les volumes se suivraient normalement région après région ; les dédoublements successifs ont troublé l'ordre prévu, il ne saurait donc y avoir de séries régulières. De là cette adoption du mot volume et des indications de « parties ». Ainsi la Bretagne comprend 6 parties, en volumes ne se suivant pas numériquement.

nouvelles, des itinéraires plus serrés, à visiter des parties de territoires qui n'entraient pas dans le programme donné par le journal *le Temps* dans lequel parurent, sous forme d'articles, les matières de nos premiers volumes.

De nombreuses régions visitées à nouveau ont nécessité une refonte complète des volumes qui leur étaient consacrés. Ainsi la Bretagne qui en comportait deux au début en a six maintenant, le Dauphiné a été porté de deux à cinq, l'ancienne Lorraine en comprend désormais trois, la Lorraine délivrée en a deux, etc.

Depuis longtemps l'auteur se proposait de dédoubler la 6e série consacrée à la Normandie. Ce volume en était déjà à sa troisième édition. En prévision d'une refonte, une 54e série était envisagée. Lorsque M. Ardouin-Dumazet a entrepris l'exécution de son projet, il a dû écrire de nombreux chapitres nouveaux et la nécessité est apparue d'accroître encore le nombre des volumes.

Nous présentons donc aujourd'hui une série de trois livres consacrés à cette belle province; ils entrent dans la collection comme 6e, 54e et 63e. Le premier a trait à la Normandie occidentale, département de la Manche en entier, parties de l'Orne et du Calvados; le second achève la description de ces deux départements et comprend toute la partie occidentale de l'Eure, ainsi qu'une zone étroite de l'ancien Perche et de l'Ile-de-France autour de Dreux, qui n'avait pu trouver place dans les 2e et 47e volumes. Ces deux livres comprennent des cantons de l'Orne qui figuraient, au début de la publication, dans la 2e série primitive, aujourd'hui profondément modifiée, et une grande partie de l'ancienne 6e.

Le 63e volume comprend l'autre partie de l'Eure et la Seine-Inférieure en entier. Il est constitué par la fin de l'ancien 6e et plusieurs chapitres détachés du 17e, dont la prochaine réédition sera uniquement consacrée à la Picardie.

A ces trois volumes sur la Normandie il faut ajouter une grande part du 46e, consacrée au cours de la Seine (volume qui doit être dédoublé). La description des bords du fleuve, du confluent de l'Epte, près de Vernon, à la mer, complète donc la description de cette grande et belle province. La carte jointe à cet avant-propos donne la division par volumes.

LES ÉDITEURS.

Janvier 1921.

VOYAGE EN FRANCE

I

DE LA RISLE AU MARAIS VERNIER

Pont-Audemer et ses industries. — La Venise normande. — Le plateau de Sainte-Opportune. — Quillebeuf. — Le marais Vernier. — Une rue de trois lieues. — La vallée de la Risle. — Le Bec-Hellouin. — Le Neubourg. — Tempête autour d'un puits.

(*Carte de l'État-major :* feuilles de Lisieux N.-O., N.-E.)

Le Neubourg. Mars.

Au delà de Quetteville, point de bifurcation de la ligne de Pont-l'Évêque, le chemin de fer de Honfleur (1) à Pont-Audemer atteint, par de fortes rampes, le plateau sur lequel s'étale largement Beuzeville, dont toutes les rues, amorces de chemins et de routes, rayonnent autour de l'église. Ce bourg élégant, propre, bien tenu,

(1) Sur Honfleur, voir le 54e volume du *Voyage en France.*

est un centre commercial pour les belles campagnes voisines, malgré la proximité de Honfleur et de Pont-Audemer.

Au delà, le chemin de fer descend rapidement dans un vallon étroit, d'une aimable sauvagerie, pour aller déboucher dans la vallée de la Risle, à Toutainville. Ce site est un des plus gracieux de Normandie : le village a des villas enveloppées de grands arbres, un ruisseau le traverse pour aller rejoindre le petit fleuve. La ligne ferrée longe les collines, franchit la rue principale de Pont-Audemer et atteint la gare, d'aspect presque monumental pour ces lignes dont les stations sont fort simples.

Pont-Audemer devrait plutôt s'appeler *les* Ponts-Audemer : peu de villes enjambent autant de cours d'eau que cette mignonne cité. La Risle et le ruisseau de Tourville s'y divisent en une foule de bras et de canaux, pour la plupart dus à la main de l'homme.

Pont-Audemer ne ressemble pas aux autres villes normandes, accrues peu à peu en se prolongeant sur des chemins ruraux tracés au hasard ; elle a été conçue ou rétablie sur un plan régulier. Des canaux dérivés de la Risle ont divisé le territoire ; entre deux chenaux on traçait une rue dont les maisons, par derrière,

avaient toutes accès à la rivière pour les besoins de l'industrie ou du ménage. Ces canaux existent encore, ils ont conservé en partie leur bordure de maisons à pignons aigus, les balcons, les étages en surplomb et les lavoirs, et donnent au passant l'illusion des cités du Moyen Age. Cette disposition de la ville s'explique par son importance industrielle de jadis; ses fabriques de tissus étaient célèbres et ses tisserands pouvaient laver les toiles et les frocs sans sortir de chez eux. Aujourd'hui, sauf pour les tanneries, nombreuses d'ailleurs, ces canaux, toujours alimentés par la Risle, servent surtout aux besoins du ménage.

Ce caractère de Pont-Audemer — qui se retrouve à Évreux, mais avec moins de régularité — a valu à ce passage de la Risle le nom de Venise normande. Le mot est un peu ambitieux : sur ces canaux manquent les gondoles et les palais. Cependant la Risle est navigable à partir de ce point, la marée remonte jusqu'au pont et de petits navires de mer viennent aux quais. Jadis l'importance maritime de Pont-Audemer était plus considérable, les travaux effectués pour améliorer la Seine ont été plutôt nuisibles à la tenue de la Risle, pourtant les navires de 3 mètres de tirant d'eau auraient pu monter jusqu'à la ville

sans le haut-fond de la Rosaie, qui entravait la navigation. Des travaux projetés font disparaître ce seuil et assurent une navigation régulière permettant l'existence d'un service de remorquage à vapeur. Longtemps les navires durent suivre, par leurs propres moyens, le lit de la Risle, tracé dans les atterrissements de la baie de Seine et se faire remorquer par des chevaux dès qu'ils atteignaient la vallée vers Conteville, où fut enfermée Arlette, mère de Guillaume le Conquérant. Malgré ces difficultés, le port reste assez fréquenté [1]. Le rôle industriel de la ville permettrait une navigation plus active : Pont-Audemer est un des grands centres de France pour la fabrication des cuirs ; une vaste papeterie, aux environs deux filatures de coton considérables, une fabrique de toiles cirées, complètent ce groupe travailleur peuplé de 7.000 habitants, en y comprenant le faubourg de Saint-Germain-Village.

La rue principale, très large, n'a pas le caractère ouvrier qu'on pourrait supposer : c'est une jolie voie bordée d'élégantes maisons et sur laquelle s'élève l'église Saint-Ouen, malheureuse-

(1) En 1913, le mouvement fut à l'entrée de 125 navires, jaugeant 4.625 tonneaux ; sortie, 165 navires, 6.144 tonneaux.

ment inachevée et mutilée, bel édifice de la fin de la période ogivale, où la Renaissance s'affirme déjà par bien des détails gracieux. Les vitraux méritent une visite, ce sont de précieux spécimens de l'art du verrier en Normandie. Malgré son inachèvement, l'église produit une impression profonde.

Pont-Audemer n'est pas seulement une ville de fabriques, c'est aussi une cité intelligente : elle possède un petit groupe d'hommes passionnés pour l'étude du pays ; un de ses monuments, la bibliothèque, a été construit pour abriter les collections d'un savant, Canel, dont le nom a dépassé les limites de sa ville natale. Un de ses amis, M. Montier, longtemps maire de la ville, auquel on doit de belles écoles, possédait d'intéressantes collections.

J'ai voulu visiter le Marais Vernier, ancien golfe de l'estuaire de la Seine dont on poursuit la conquête sur le fleuve. Le temps est peu propice pour une telle excursion ; il pleut à verse et le ciel semble s'assombrir encore.

La route de Quillebeuf sort de Pont-Audemer par un vallon étroit, creusé au sein des hautes collines de la rive droite de la Risle. Beaucoup d'herbages, beaucoup d'arbres, des buissons

déjà verts d'où s'élèvent des chants d'oiseaux ; de charmantes maisons bordent la chaussée. Tout à coup l'on débouche sur un vaste plateau de cultures où de vieux pommiers clairsemés rompent seuls la monotonie. Peu d'habitations sur la route jusqu'à Saint-Ouen-des-Champs, mais un beau parc, puis commence une interminable rue bordée de maisons couvertes de chaume, très misérables pour la plupart, chacune enchâssée dans une « cour » close de haies vives et plantée de pommiers ; on suit longtemps cette voie, partie principale de Sainte-Opportune, avant d'entreprendre une longue descente. Le plateau est à 130 mètres au-dessus de la mer, et 5 kilomètres séparent Sainte-Opportune du port de Quillebeuf.

La pluie n'a pas cessé, mais, devenue plus fine, elle troue un brouillard intense, épais à couper au couteau ; on ne distingue rien, de rauques sifflets de sirène se font entendre. On est près de la Seine et on ne la voit pas. Bientôt j'atteins la falaise du fleuve, au-dessous c'est une bande d'ouate, je devine l'abîme. Enfin, je distingue vaguement une masse qui glisse et d'où monte le bruit d'une sirène : c'est un grand vapeur se dirigeant sur Rouen.

Peu à peu les yeux se font à cette opacité ;

d'ailleurs, la brume, chassée par le vent, est moins épaisse; un flot gris apparaît, peu large, contenu sur la rive droite, très basse, par des digues dont la ligne forme comme un cordon sombre. Voici des maisons, un quai, un bac à vapeur dérapant pour traverser le fleuve, c'est Quillebeuf. A la vue de ma voiture, les enfants accourent : des enfants bruns, aux yeux vifs, aux lèvres rouges; les fillettes surtout ont un regard perçant et plein de flamme. Les hommes sont bruns de peau, leurs cheveux noirs, leur taille, inférieure à celle des blonds Normands du plateau, semblent indiquer une colonie du Midi venue s'installer sur ce promontoire, des frères, peut-être, des marins du Pollet à Dieppe. Les hommes groupés sur le quai, auprès des embarcations prêtes à être mises à flot par les porte-manteaux, sont des pilotes de la Seine et des pêcheurs. La ville entière regarde le fleuve, il en est la vie.

Singulière situation, celle de cette petite ville à la pointe d'une colline, encore langue de roche au milieu des flots il y a quelques siècles. Ses deux ou trois rues, très étroites, sont allongées au pied de la falaise. A l'extrémité du promontoire est l'église, précieux reste de l'art roman; ainsi perdue sur ce promontoire, entourée des

étendues immenses du marais et du fleuve, elle rappelle un autre temple chrétien perdu dans les solitudes à demi marines, les Saintes-Marie-de-la-Mer [1]. Cette église semble un navire amarré au rivage. Son aspect a sans doute fait inventer l'histoire dont s'esclaffent encore les gens du Roumois, pays qui eut la ville pour capitale : Un matin les Quillebois virent des ordures devant l'église ; afin de pouvoir passer, ils imaginèrent d'attacher celle-ci avec des câbles et de la tirer. Elle résistait ; un passant, voyant ces efforts, prit une pelle et débarrassa le seuil ! C'est d'ailleurs bien normand, car on prête la même aventure au gens de Castilly, dans le Bessin.

Les Quillebois et les Quilleboises doivent sans doute à leur origine étrangère les plaisanteries de leurs voisins ; on en raconte bien d'autres encore. La seule authentique est l'aventure du *Télémaque ;* en janvier 1790, ce navire échoua dans la Seine ; l'équipage ayant disparu, on prétendit que le *Télémaque* était chargé des millions du roi Louis XVI, expédiés en Angleterre à cause de la Révolution. En 1843, on réussit à retirer le navire de la vase : les millions s'étaient

(1) 8e volume du *Voyage en France*

CARTE D'ENSEMBLE DE LA NORMANDIE

RÉPARTITION ENTRE LES VOLUMES 6, 54 ET 63

ILE DE GUERNESEY
JERSEY
Cherbourg
Beaumont-Urville
St Pierre-Eglise
Barfleur
St Vaast
Quettehou
Octeville
Les Pieux
Valognes
Montebourg
Is St Marcour
Bricquebec
Carteret
St Sauveur-le Vicomte
Ste Mère-Eglise
Pont l'Abbé
Barneville
la Haye du Puits
Carentan
Isigny
Trevières
Port-en-Bessin
Ryes
Creully
Douvres
Lessay
St Jean-de Daye
Periers
St Clair-sur-l'Elle
Bayeux
CAEN
St Sauveur-Lendelin
Marigny
St Lô
Balleroy
Tilly-sur-Seulles
Troarn
St Malo-de la Lande
Coutances
Canisy
Caumont
Evrecy
Bourguébus
Mézidon
Torigni-sur Vire
Villers-Bocage
Montmartin-sur-Mer
Cérisy-la Salle
Tessy-sur Vire
Aunay
Bretteville
Gavray
Percy
la Besace
Thury-Harcourt
Bréhal
Villedieu
6e
Bény-Bocage
Vassy
Falaise
Granville
Vire
Condé-sur-Noireau
la Haye-Pesnel
St Sever-Calvados
St Pois
Tinchebray
Sartilly
Brecey
Avranches
Bourdeval
Juvigny
Flers
Ducey
Isigny
Mortain
Barenton
Messei
Domfront
Briouze
Pontorson
St Hilaire-du Harcouët
St James
le Teilleul
Passais
Juvigny-sous-Andaine
la Ferté-Macé
Putanges
Ecouché
Argentan
Mortrée
Carrouges
Sées
ALENÇON
Fougères
Mayenne
52e VOLUME
2e VOLUME
Mamers
1er VOLUME
Le Trépont
Abbeville
Eu
Gamaches
Dieppe
Blangy
St Valery-en-Caux
Offranville
Fontaine-le-Dun
Envermeu
Cany-Barville
Longueville
Londinières
Fécamp
Valmont
Bacqueville
Neufchâtel
Aumale
Etretat
Ourville
Doudeville
Bellencombre
Criquetot-l'Esneval
Fauville
Tôtes
St Saens
63e
Goderville
Yvetot
Yerville
Montivilliers
Bolbec
Pavilly
Clères
Forges-les-Eaux
le Havre
St Romain-de-Colbosc
Lillebonne
Caudebec-en Caux
Maromme
Buchy
Argueil
Quillebeuf
Duclair
Darnetal
Gournay
Honfleur
Sotteville-les-Rouen
ROUEN
Trouville
Beuzeville
Pont-Audemer
Routot
Boos
Lyons-la Forêt
Pont-l'Evêque
Bourgtheroulde
Gd Couronne
Fleury-sur-Andelle
Etrépagny
Dozulé
Montfort-sur-Risle
Elbeuf
Pt de l'Arche
les Andelys
Gisors
Blangy
Cormeilles
St Georges-du Vièvre
Cambremer
Brionne
Louviers
Thiberville
Lisieux
Bernay
le Neubourg
Ecos
Gaillon
Beaumont-le-Roger
Vernon
St Pierre-sur Dives
Livarot
Orbec
Beaumesnil
EVREUX
Coulibœuf
Broglie
Pacy-sur-Eure
Mantes
Vimoutiers
54e
Conches
St André-de l'Eure
Trun
la Ferté-Frênel
Rugles
Damville
Anet
VERSAILLES
Exmes
Gacé
Breteuil
Nonancourt
Houdon
Laigle
Verneuil
Dreux
le Merlerault
Moulins-la-Marche
Brezolles
Courtomer
la Ferté-Vidame
Tourouvre
Châteauneuf
le Mêle-sur Sarthe
Senonches
CHARTRES
17e VOLUME
47e VOLUME

transformés en bûches et en bois de construction (1) !

J'ai mal choisi mon jour, la marée descend, il ne faut pas compter voir le mascaret aujourd'hui. Après déjeuner nous nous remettons en route.

La brume s'est un peu dissipée, le rivage opposé se distingue jusqu'aux cheminées des usines de Lillebonne. La Seine, contenue entre les digues qui ont permis de créer un chenal régulier et profond aux grands navires montant à Rouen, est ici médiocrement large — 400 ou 500 mètres seulement —; on la perd de vue dès qu'on a dépassé l'église pour prendre le chemin longeant les marais.

A Quillebeuf fait suite Saint-Aubin, village de masures entourant une très humble église et construit à la marge du marais dont le préserve une digue. Ce n'est point le Marais Vernier encore, mais une conquête plus récente, due aux endiguements de la Seine, derrière laquelle se sont déposées des alluvions qui ont formé une immense plaine, aujourd'hui couverte de pâtu-

---

(1) Sur Quillebeuf et la descente de la Seine, voir le 46e volume du *Voyage en France*.

rages. Cette *Plaine* — c'est son nom dans le pays — n'est pas encore habitée, mais au printemps et à l'automne des milliers de bestiaux l'animent. Elle se termine au sud contre une digue, dite des Hollandais, construite en 1607 par des ingénieurs des Pays-Bas appelés par Henri IV. Ils ont ainsi colmaté l'immense golfe circulaire envahi par les marées, creusé au sein du plateau du Roumois entre les pointes de Quillebeuf et de la Roque. Ces terrains, conquis par ordre du Béarnais, portent le nom de « Marais Vernier ».

La digue qui s'appuie à la dernière maison de Saint-Aubin est suivie par un chemin aboutissant à la pointe de la Roque. Une autre route passe au flanc de la colline, en vue du Marais ; par là je vais rentrer à Sainte-Opportune.

D'abord cultivé ou converti en belles prairies que paissent des vaches nombreuses, le Marais se transforme peu à peu. Ses bords sont bien soignés, il y a de grands enclos soumis à une culture intensive, on y produit notamment des choux en abondance ; au delà, de fauves étendues de roseaux desséchés entourent une vaste lagune, longue de 2.000 mètres, large de 800 : la *Grande Mare,* bassin où les chenaux de desséchement conduisent toutes les eaux. Cette

nappe, très poissonneuse dit-on, est fort morne; de grands golfes, appelés *crevasses*, y abou-



tissent; on voit leur traînée claire entre les roseaux. Quelques saules indiquent les autres canaux.

Pas une maison dans l'immense étendue ; par contre, le bord du marais, depuis la Grande Mare jusqu'au point où commence la *Plaine,* est une rue ininterrompue de chaumières construites dans les jardins et les vergers. Cette rue, longue de 12 kilomètres, s'appelle, aux environs de la Grande Mare, la vallée de Sainte-Opportune ; à l'ouest elle prend le nom de Marais Vernier, porté par une commune. Toutes ces demeures sont couvertes en chaume de roseaux. Le Marais produit une quantité prodigieuse de ces plantes aquatiques.

En venant tout à l'heure, j'avais remarqué sur tous les poteaux télégraphiques des affiches annonçant la vente de roseaux pour litière, ou de roseaux *bédannes* qui servent à couvrir les toits ; c'est par 12.000 à 15.000 que les bottes sont annoncées.

Le Marais Vernier, à en juger par ses vastes prairies, pourrait être de plus grand rapport ; il suffirait d'épuiser régulièrement avec des machines les eaux de la Grande Mare pour tout transformer en pâturage et supprimer les moustiques et les fièvres, fléaux des populations en été.

Les magnifiques « courtils » ou jardins produisant les « melons de Honfleur », les choux

et d'autres légumes, et cultivés avec tant d'ardeur par les *maraiquais,* montrent ce que pourraient devenir les 2.000 hectares encore marécageux — 4.500 furent gagnés sur la Seine — si des moulins à vent ou à vapeur enlevaient régulièrement les eaux stagnantes.

La voiture monte lentement à Sainte-Opportune par une route tracée en lacets à travers bois; pendant ce temps, guidé par un maraiquais, j'ai pris un sentier conduisant directement au village. Chemin faisant, mon compagnon m'a raconté l'existence de cette curieuse population. Il est très attaché à son marais; quand, parvenu sur le plateau, il me montre, à travers une éclaircie, cette plaine énorme, ceinte de sa colline demi-circulaire et paraissant fermée, de l'autre côté de la Seine, par le promontoire de Tancarville, il me dit d'un ton qui ne souffre pas de réplique :

— N'est-ce pas que c'est beau !

Maintenant voici de nouveau des cultures, la côte du Longval, bassin fermé par deux collines semblables à des forteresses, et la Risle, et Pont-Audemer, où je vais prendre le train du Neubourg.

Le chemin de fer remonte la vallée de la

Risle, large et verte; la rivière serpente au milieu des prairies en bras nombreux. La pente est assez forte pour avoir permis la création d'usines dont la plus considérable est la filature de Corneville, village dont le nom fut illustré par une opérette restée populaire. Sur la vallée s'ouvrent des vallons agrestes, gardés à leur issue par des villages fort pittoresques avec leurs maisons en colombage aux grands auvents et leurs escaliers branlants. Condé, Appeville à l'élégante flèche, Saint-Philbert, égaient ces doux horizons. En face de ce dernier village, au pied d'une abrupte colline, le bourg de Montfort, qui conserve quelques ruines d'un des plus vastes châteaux féodaux de la province, se mire dans l'eau claire du petit fleuve. Dans cet ample bassin les chemins de fer de Pont-Audemer et d'Évreux viennent se souder à l'importante ligne de Serquigny à Rouen, par laquelle se font les relations entre la Haute et la Basse-Normandie, entre Rouen et Caen.

Cette dernière voie remonte la vallée de la Risle et dessert la ville travailleuse de Brionne, en vue des fabriques dont, jusqu'à Serquigny, la rivière est bordée. La ligne d'Évreux suit un vallon étroit et rempli de sources, entre le village manufacturier de Pont-Authou et le Bec-

Hellouin, annoncé de loin par la haute tour de son abbaye, si belle avec ses grandes baies ajourées et ses pyramidions surmontant la balustrade. Au-dessous, les bâtiments de l'antique monastère ont encore grande allure, mais ils sont devenus une annexe du dépôt de remonte de Paris. Les cavaliers et les chevaux animent aujourd'hui cette maison jadis fameuse. Le parc, enfermé entre de puissantes murailles, sert de promenade aux animaux préparés pour l'armée; ils ont piétiné une vaste pelouse qui tranche en noir sur la tonalité verte de ce paysage. Le village voisin, très petit, groupe ses maisons autour d'une humble flèche d'ardoise.

Plus haut, le vallon se rétrécit, les sources abondent partout, au pied du bois du mont Mal, derrière lequel est la vallée de Brionne. Brusquement le vallon se fait gorge, des pentes de craie couvertes de pins et de chênes dominent le liséré vert des petits herbages ; plus haut encore les prés cessent, ce sont des bois bien entretenus, où les vides sont repeuplés en pins à la ramure sombre. A bien des détails on devine une propriété exploitée sur des bases scientifiques; en effet, cette forêt fait partie du domaine d'Harcourt, appartenant à la Société nationale

d'Agriculture [1]. C'est l'ancien parc des seigneurs d'Harcourt, originaires de cette partie de la Normandie et pour qui fut érigée en duché-pairie, sous ce même nom d'Harcourt, la terre de Thury, sur l'Orne [2]. Du chemin de fer, on ne voit ni le château ni le bourg.

Les pins, les mélèzes et les chênes disparaissent peu à peu; la voie ferrée remonte dans un vallon sans eau courante, mais encore verdoyant. Un instant, au delà d'un bassin de prairies, on aperçoit, sur la hauteur, une ville étageant ses toits en amphithéâtre autour d'une église. C'est le Neubourg.

---

(1) Aujourd'hui académie d'Agriculture.
(2) 6e volume du *Voyage en France*, 4e édition.

II

LA « CAMPAGNE » DU NEUBOURG ET LE ROUMOIS

Le Neubourg. — Un puits d'eau minérale. — A travers la campagne du Neubourg. — Bourg-Achard et Routot. — En vue d'Elbeuf. — Oissel. — La Seine de Vernon à Elbeuf. — Les falaises de la Seine. — Arrivée à Elbeuf. — Les accroissements d'Elbeuf. — La ville et ses faubourgs.

(*Carte de l'État-major :* feuilles de Lisieux S.-E.; Rouen N.-O.)

Oissel. Mars.

Le Neubourg n'est pas une de ces bourgades dont la visite s'impose, cependant elle offre quelque intérêt, c'est un des grands marchés agricoles de la Normandie, le plus grand pour les grains.

Sa « Campagne » qui constitue une région naturelle encadrée entre le Lieuvin, le pays d'Ouche, la plaine de Saint-André, le Vexin et le Roumois est célèbre par sa fertilité. De tous les points de l'horizon viennent des routes par lesquelles, le mercredi, se déversent des flots

de paysans. Jadis la ville [1] était plus animée encore, elle possédait le grand marché aux bestiaux pour l'Ouest, mais Poissy l'en a dépouillée pour le perdre à son tour au profit de la Villette.

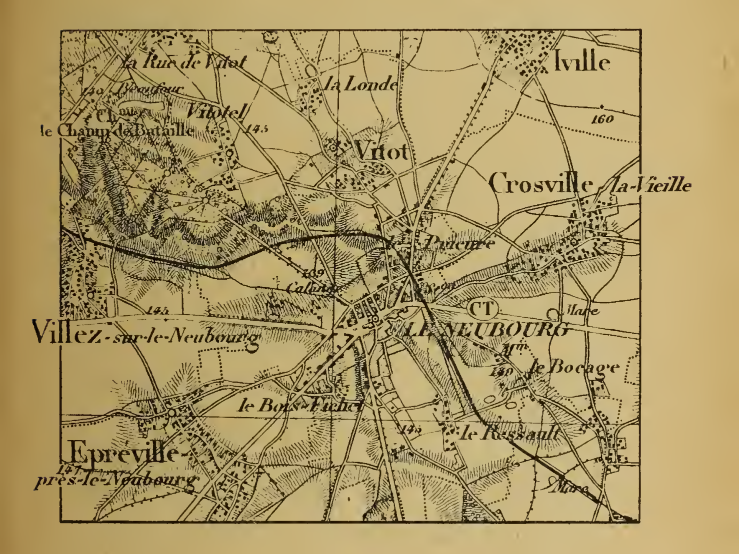
La ville s'annonce très simplement : sur la place une modeste fontaine, surmontant un bassin en ciment, fait jaillir une onde longtemps attendue par la population. Sur tout ce plateau il n'y a pas une goutte d'eau courante ; les puits sont d'une profondeur extraordinaire ; pour abreuver le bétail et laver le linge, il faut avoir recours aux eaux pluviales recueillies en d'immenses mares dont quelques-unes sont des monuments. Le Neubourg ne fait pas exception à la règle ; non loin de la gare, presque en face d'un hôtel de ville assez monumental, une nappe glauque, où le bétail accède par des rampes, précède les vastes bâtiments d'une école et d'un hôpital.

D'autres mares, situées aux environs de la place, sont pleines d'une eau noire et fétide. Cette place est le cœur de la ville ; au milieu se dresse une église fort intéressante, mais bien délabrée ; une affreuse porte de style jésuite

---

(1) 2.587 habitants en 1911.

dénature complètement cet édifice ogival. Un peu plus loin, sur un socle carré, est dressée la statue de Dupont de l'Eure, qui fut président du Gouvernement provisoire de 1848; elle a été inaugurée par Gambetta le 4 septembre 1881;



à cette occasion le grand tribun prononça un de ses plus vibrants discours. La maison où naquit Dupont est aujourd'hui habitée par un quincaillier.

La place est vaste, toutes les maisons sont occupées par des magasins, des cafés, des hôtels

et des auberges; nulle part on ne trouverait un nombre aussi considérable d'établissements pour boire et manger; tous les noms classiques d' « hostelleries » ont été utilisés. On comprend cette quantité d'auberges à la vue du marché qui vient de finir. La foule a déjà disparu, mais des centaines de sacs de blé encombrent encore les abords de la statue; Dupont a l'air de planer en dieu de l'agriculture sur cet océan de sacs.

Des marchands de journaux offrent l'organe local. J'achète donc le *Journal du Neubourg ;* il est rempli d'articles consacrés à la question de l'eau [1]. La fontaine que j'ai vue devant la gare sera jaillissante, on va en créer une autre sur le marché ; il y aura des bains publics à l'hôpital. Le rédacteur s'écrie avec admiration :

Nous pouvons dire sans crainte qu'il s'y est opéré des merveilles ; et celui qui en sort après avoir visité les constructions nouvelles, se demande, en se rappelant qu'il est au Neubourg, s'il n'a point rêvé.

Nous savions qu'il devait être construit des salles de bains, chambres de pensionnaires et cabinets d'aisances. Pensez donc, des salles de bains au Neubourg, où l'on ne connaissait jusqu'à ce jour que la mare des Friches ! !

---

(1) Ces lignes furent écrites vers 1895, elles ne sont maintenues dans ce volume (en partie venu de la primitive 6e série du *Voyage en France*) que pour la singularité de cette situation du Neubourg à cette date déjà lointaine.

Ce ne sont pas des salles de bains qui ont été construites à l'hospice de Neubourg, c'est un établissement balnéaire de premier ordre.

Il y a près de deux colonnes pour décrire ces merveilles.

L'eau sera fournie par un puits creusé au bas de la ville; on a trouvé là, à 32 mètres de profondeur, une véritable rivière souterraine; une machine à vapeur fera mouvoir une pompe et remplira un réservoir situé dans la partie la plus élevée du Neubourg. Il paraît que cette eau a des qualités médicales remarquables; le *Journal du Neubourg* est plein d'une polémique à ce sujet : un propriétaire d'Évreux, possesseur d'un puits, en débite l'eau aux diabétiques; plusieurs centaines de ces intéressants malades ont déjà été guéris. Le propriétaire, craignant de voir la ville diminuer les 40.000 litres qu'il recueille chaque jour, demande un périmètre de protection : cela empêcherait tout simplement le Neubourg de puiser dans la rivière souterraine. Allez donc proposer un tel sacrifice — même en faveur des diabétiques — à des gens qui espèrent enfin se baigner sans aller à Évreux ou à Pont-Audemer!

Le Neubourg possède l'école pratique d'agriculture du département de l'Eure, installée dans

l'ancien château. Je n'ai pu la visiter, tenant à traverser la plaine aujourd'hui. J'aurais aussi bien vu celle-ci des portières du wagon. Certes, elle est riche et prospère, mais singulièrement monotone; c'est la Beauce avec les mêmes horizons plats, un peu boisée cependant! les villages sont entourés d'ormeaux. Le sol, grâce au voisinage de la mer, est plus frais que le plateau beauceron; il possède la même horizontalité, surtout dans la direction d'Évreux où de plus en plus la « Campagne » se dénude. Ce nom de Campagne s'ajoute à celui de nombreux villages. Un chef-lieu de canton éparpillant ses maisons dans les cours herbages où elles disparaissent sous les pommiers est Amfreville-la-Campagne.

A une demi-lieue de là s'opère une transformation profonde, le pays se plisse, des bois étendus entourent les centres de population et vont se relier à la forêt d'Elbeuf qui précède l'importante cité industrielle. La nature du sol est cependant semblable, mais il y a plus de fraîcheur, les herbages dominent. Cette contrée comprise entre la Seine et la Risle, au nord d'une ligne passant par Elbeuf, Amfreville-la-Campagne et Brionne, est le Roumois. Pays tranquille, sans industrie, mais où les villas, de

plus en plus nombreuses à mesure qu'on avance vers Bourgtheroulde, annoncent l'approche des grands centres voisins, Rouen et Elbeuf. Pas de centre populeux, les chefs-lieux de canton sont de petits bourgs, le charmant Bourgtheroulde et Routot groupent à peine 500 âmes autour de leur église. Seul Quillebeuf, dans tout le Roumois, approche de 1.000 habitants [1]. Dans le canton de Routot une commune, Bourg-Achard, a près de 1.200 habitants, elle en compte 850 au chef-lieu. C'est une façon de petite ville qui possède une église intéressante par ses vitraux et ses stalles sculptées. Elle est déjà dans le rayon de Rouen. Son chef-lieu de canton, Routot, conserve également une charmante église. Le bourg est au grand carrefour de chemins, à l'entrée de l'ample méandre de la Seine rempli par la forêt de Brotonne.

Le chemin de fer de Serquigny à Rouen passe entre Bourg-Achard et Bourgtheroulde desservis par la même station et, au delà de Bosc-Bénard, quitte le plateau pour pénétrer dans un paysage d'une sauvagerie profonde, la forêt de la Londe, creusée de vallées étroites dominées par des pentes abruptes; on se croirait loin de

(1) 918 au recensement de 1911.

toute fraîche campagne et de tout fleuve puissant. Cependant la vallée de la Seine est voisine, les riants paysages de la Bouille sont à vingt minutes de marche de la voie ferrée.

Voici une clairière ensoleillée et un joli hameau, Orival. Aussitôt on traverse la Seine eu vue du grandiose paysage d'Elbeuf, un instant d'arrêt à la gare de Saint-Aubin et le train roule vers Oissel.

Oissel, malgré son étendue et sa population de 5.000 âmes, est un village triste et sordide. Des maisons de brique, basses et grises, bordent le fleuve ou se suivent en des rues irrégulières. Type accompli de bourg industriel, il rappellerait certains environs de Lille et de Roubaix, mais ceux-ci ont au moins des rideaux et des fleurs aux fenêtres. A Oissel, rien de semblable, et ce faubourg industriel de Rouen, rempli de filatures, de tissages et de teintureries de coton, laisse au visiteur une impression plutôt pénible. On n'y séjourne guère, d'ailleurs, le temps de changer de wagon lorsqu'on vient de Paris.

Elbeuf, avril.

En dépit de la faible hauteur de ses collines et de son médiocre relief, la vallée de la Seine,

à partir de Mantes, est la région de France dont on distingue le plus nettement l'aspect général. Des hauteurs de la rive gauche, par exemple en gravissant les collines au-dessus de Mantes ou de Gaillon, on voit se dessiner, comme sur un plan en relief, les multiples méandres du fleuve révélés par la ligne régulière des pentes, taillées en falaises de craie dans le plateau du Vexin. La Seine a modelé elle-même ses rivages et sculpté les parois de ses prodigieuses boucles.

Le spectacle de ces méandres et de ces pentes crayeuses, la disparition soudaine du fleuve que l'on quitte pour pénétrer en tunnel sous les isthmes, sont des surprises constantes pour le voyageur allant de Paris à Rouen et non familiarisé avec ces aspects du paysage normand. Parfois le fond de la vallée s'élargit, des terres de culture, des prairies couvrent de vastes plaines, mais toujours apparaissent au loin les escarpements blanchâtres des falaises riveraines. Ainsi, au delà de Saint-Pierre-du-Vauvray, la vaste plaine du Vaudreuil, où serpentent la Seine et l'Eure, ne permet qu'une vue confuse sur les pentes roides du mont Auban et d'Amfreville-sous-les-Monts, mais lorsqu'on approche du confluent des deux rivières, l'attention est attirée par un abrupt promontoire dressé au-dessus de

la jonction de l'Andelle et de la Seine, c'est la côte des Deux-Amants, fameuse dans les légendes de Normandie. Sur l'autre rive le paysage est plus doux, les hauteurs portant les forêts de Louviers et de Bord présentent leurs lignes fuyantes profondément plissées. Au-dessous de ces grands bois s'abrite Pont-de-l'Arche, dominée par son église. La voie ferrée troue l'isthme de Tourville par un de ces souterrains pseudo-féodaux, avec tourelles et galeries crénelées que le romantisme décadent inspira aux premiers constructeurs de chemins de fer. Par des ponts à treillis, jetés sur deux bras de la Seine, on atteint Oissel.

La forêt de Rouvray, qui domine la cité industrielle d'Elbeuf, est supportée, du côté du fleuve, par une ligne de falaises du plus singulier effet. Vue de l'intérieur de la presqu'île traversée par la voie ferrée de Serquigny, on dirait une scie aux dents formidables allongée au bord de la Seine. Les eaux qui couvraient jadis le plateau de Rouvray se sont écoulées en une série de larges ravins, séparés par d'étroites arêtes; celles-ci ont été comme tranchées d'une façon régulière par le fleuve, chaque éperon du plateau apparaît blanc; de loin on dirait les ruines d'immenses donjons alignés. Je compte au pas-

sage vingt-deux de ces aiguilles de craie. Au-dessus de chacune d'elles s'ouvre, béante, l'entrée d'une carrière ; plus bas, d'autres carrières sont habitées.

Ce site étrange s'impose à l'attention, il forme à Elbeuf une colossale avenue et complète à merveille un des beaux horizons de la Normandie. Le Nôtre et les architectes chargés par Louis XIV de chercher un emplacement pour une résidence royale portèrent un instant leurs vues sur la presqu'île de Saint-Aubin, en face d'Elbeuf. La proximité de Paris fit préférer Versailles. Le site a de tout temps frappé les voyageurs. Arthur Young écrivait dans ses notes, en 1788 :

Il y a peu de vues plus belles que celle d'Elbeuf, quand on vient de la découvrir de la hauteur qui la domine : la ville est à vos pieds, dans la vallée ; la Seine, d'un côté, offre un beau bassin parsemé d'îles boisées, et un cirque immense de collines, couvertes par une forêt, encadre le tout.

La description de l'ensemble du paysage est juste encore ; le vaste demi-cercle de forêts couvre toujours le pays sur plus de dix lieues, mais Elbeuf, en grandissant, a pris dans le tableau une place prépondérante.

Quand en 1788 Arthur Young la visitait, Elbeuf, petite ville peuplée de 5.000 habitants à peine, composée de maisons de bois et d'argile, étagées des bords de la Seine aux flancs du petit vallon où coule le Peuchot, né ici même de sources abondantes, était un simple accident du paysage. Aujourd'hui c'est une ville de 22.000 habitants, dans l'organisme municipal seulement (1); en réalité, il y a là une mer de maisons, couvrant 7 kilomètres en longueur et 4 en largeur. Quatre autres communes forment avec Elbeuf une même ville : Saint-Aubin-Jouxte-Boulleng, 3.268 habitants; Orival, 1.517; Caudebec-lès-Elbeuf, 11.038 et Saint-Pierre, avec 3.900. En tout 42.000 habitants, sans doute 45.000 au recensement de 1906 (2).

Aussi l'impression est-elle grandiose pour le voyageur qui débouche au-dessus d'Elbeuf en arrivant de Rouen par la ligne de Chartres : on sort d'un tunnel, et soudain apparaissent les innombrables toits dominés par des cheminées

---

(1) En 1901, le recensement donnait 19.050; en 1906 seulement 18.729; en 1911, 18.290.

(2) Recensement de 1911 : Saint-Aubin, 3.518; Orival, 1.108; Caudebec-lès-Elbeuf, 9.079; Saint-Pierre, 2.977. Il y a donc eu décroissance sensible, contrairement à ces prévisions.

d'usines dont beaucoup, il est vrai, ont cessé de lancer leurs flots de fumée dans les airs. Si Elbeuf s'est développée avec tant d'énergie jus-



qu'à la guerre de 1870, si les manufactures y furent alors nombreuses, le chiffre tend à décroître par la création d'établissements plus

puissants qui centralisent l'activité de la grande cité ouvrière; c'est pourquoi tant de cheminées sont désormais inutiles.

Tout autre est l'impression du visiteur débarqué à la gare de Saint-Aubin, sur la ligne de Serquigny, et qui veut gagner la ville par l'avenue, longue de 2.600 mètres en ligne droite, traversant Saint-Aubin, la Seine et Elbeuf. Cette large voie montant en pente douce à travers la ville, animée par de nombreux piétons et voitures, donne d'abord une impression de grandeur, mais au débouché sur le pont, on est désagréablement surpris. Si Elbeuf a de beaux ports, bordés de bateaux, le quai est désert, aucune maison ne le borde, la cité et le fleuve semblent se bouder, et cependant quelle admirable façade de ville pourrait-on édifier ici !

Les rues, larges et propres, possèdent des maisons construites avec goût. La brique domine, mais on a su associer les teintes ; des cordons d'un blanc doré relèvent la couleur ardente des pleins ; la pierre blanche s'y associe souvent ; certains édifices privés, fort beaux, tels le cercle du commerce et les maisons voisines, font cortège à un hôtel de ville de grande allure. C'est la cité neuve. L'ancien Elbeuf

montre une rue large et bordée de maisons d'un style vieillot, mais laissant une impression favorable de la cité d'autrefois. Deux églises sont particulièrement précieuses au point de vue artistique et industriel, par leurs vitraux. Ceux de Saint-Étienne, peints au seizième siècle, présentent des drapiers tissant ou foulant leurs étoffes. A Saint-Jean, un vitrail a été donné en 1466, par le corps des drapiers, ce qui prouve une grande antiquité pour l'industrie elbeuvienne, à laquelle nombre d'historiens attribuent cependant deux cents ans d'existence à peine.

Les monuments les plus considérables d'Elbeuf sont les usines modernes. Édifiées avec ampleur, en briques de deux tons, percées de larges baies vitrées, encadrant des cours fleuries, ornées de pelouses et d'arbres, elles donnent une grande idée de l'industrie locale. Les eaux de condensation de leurs machines s'écoulent à la rue, où les femmes viennent laver le linge et faire la toilette des enfants à même le ruisseau. Dans le quartier ouvrier, mal bâti et mal percé, situé au pied de la colline, ces scènes populaires ôtent au cadre beaucoup de sa vulgarité.

En aval de la Seine, à la base des falaises,

Orival dissimule ses maisons dans la verdure; il y a là de grands noyers à la vaste ramure. Jadis ils étaient plus nombreux encore, les fruits étaient cultivés, non pour le dessert, mais pour le brou dont on se servait pour teindre les draps. Il est loin, ce temps patriarcal!

III

LES DRAPS D'ELBEUF

La draperie. — Antiquité de l'industrie. — Le tissage à bras d'autrefois. — Le tissage mécanique d'aujourd'hui. — Les progrès après 1870. — L'école manufacturière. — Louviers.

(*Carte de l'État-major:* feuilles de Lisieux S.-E.; Rouen N.-O., S.-E.)

Louviers. Avril.

Nous avons vu, dès 1466, les drapiers d'Elbeuf assez riches pour donner des vitraux à leurs paroisses, pourtant les renseignements varient fort sur l'origine de l'industrie. Au début de notre siècle, on faisait remonter à 1667 la création de cette manufacture de « draps bons et solides ». Évidemment il s'agit ici des transformations dues à Colbert, car, au milieu du seizième siècle, on y comptait plus de quatre-vingts fabricants. Un manuscrit de la Bibliothèque nationale fait mention des draps d'Elbeuf vers 1270; on a la preuve que Louviers envoyait des lainages en Orient en 1228.

On peut en conclure que, dès sa fondation, Elbeuf, située au centre d'une région calcaire médiocrement fertile, mais très favorable à l'élevage des moutons, dut fabriquer des draps. La réputation de ses produits était grande ; sous Louis XIV surtout, les draps d'Elbeuf jouissaient de la faveur publique. Lorsque mourut Colbert, le grand protecteur du travail national, il semblait que rien ne dût enrayer cette prospérité, mais la révocation de l'Édit de Nantes, deux ans plus tard, porta un coup sensible : les meilleurs ouvriers, beaucoup de fabricants durent se réfugier en Angleterre et en Hollande, où ils créèrent des établissements dont la concurrence nous priva de la plupart des débouchés.

Cependant, en 1785, il y avait encore à Elbeuf, d'après un rapport de douane cité par un grand industriel, M. Blin, dans une intéressante monographie sur Elbeuf et Louviers, soixante-quinze entrepreneurs occupant 24.000 ouvriers et ouvrières et employant 1.093 métiers ; Louviers possédait quinze entrepreneurs, 8.000 ouvriers et 300 métiers. Elbeuf fabriquait 18.000 pièces de drap valant 9.500.000 livres, dont la moitié allait à l'étranger ; Louviers fabriquait des articles superfins, célèbres par la beauté des apprêts

et la vivacité des couleurs : 3.600 pièces valant 2.600.000 livres.

A la fin du siècle, ces chiffres avaient baissé quant à la valeur. Elbeuf fabriquait 23.000 pièces valant 10.891.000 livres, Louviers 5.000 à 6.000 pièces valant 4 millions. Le reste de la Normandie : Rouen, les Andelys, Évreux, Darnétal, Caen, Lisieux et Vire avaient une production de 8 millions. Lisieux seule, parmi ces dernières villes, conserva quelque temps cette industrie.

Après la Révolution il y eut un essor considérable. En 1823, Elbeuf faisait pour 26 millions de draps, la France en produisait 50 millions seulement; en 1834, la valeur de la production d'Elbeuf montait à 50 millions; la vapeur avait fait son apparition en 1817 et l'on avait, dix-sept ans plus tard, quarante-cinq machines. Alors deux cents fabriques et vingt teintureries produisaient 70.000 pièces de 40 aunes, le nombre des ouvriers était de 25.000. On s'était borné aux tissus unis; M. Théodore Chennevière, bientôt imité, introduisit l'article nouveauté; celui-ci devint rapidement la plus grande part de l'activité d'Elbeuf et de Louviers.

Les machines ne servaient encore qu'à la filature et aux diverses préparations de l'étoffe fabriquée. Jusque vers 1870, tout le tissage se

faisait à la main. Dans sa belle enquête sur l'industrie de la laine en 1862, Louis Reybaud signale le caractère désormais usinier du travail des apprêteurs, laineurs et tondeurs ; ceux-ci venaient chaque jour de la campagne à la ville, ils avaient abandonné les champs, de même les teinturiers et épurateurs. Pour toutes ces parties de l'industrie les machines avaient détruit le caractère patriarcal. Mais le canton d'Elbeuf possédait encore deux cent soixante-dix-huit fabricants de draps et nouveautés ; ils se bornaient à donner aux tisserands les chaînes à transformer en drap. Ces ouvriers résidaient à la campagne, dans un rayon de plus de 20 kilomètres, en de coquettes maisons entourées d'un jardin, de terres de culture et de pommiers. Des fleurs sur les fenêtres, des toits de tuile ou d'ardoise annonçaient le bien-être. Tout cela était récent, car Young nous dépeint comme fort misérables les campagnes industrielles de Normandie. Cette prospérité, ce régime idéal de l'industrie associée à l'agriculture, répandant le bien-être sur des milliers de familles, ne devaient pas durer longtemps. En 1862, les métiers mécaniques s'essayaient timidement ; en 1867, ils étaient plus nombreux, la ville comptait 19.000 habitants et produisait pour 85 millions de tis-

sus. Les foulonniers travaillaient encore dans les vallées de l'Eure et de l'Andelle; celles-ci et la vallée de la Risle étaient animées par de nombreuses filatures à façon.

Pendant ce temps, les grandes villes du Nord, notamment Roubaix(1), étaient largement entrées dans la voie du tissage mécanique et des articles dits « nouveautés »; Elbeuf se voyait menacée par ces infatigables rivaux. Il fallait aviser. Les événements de 1870-1871 amenèrent des industriels alsaciens abandonnant leurs usines de Bischwiller, coup dont cette ville ne s'est plus relevée(2); ils apportaient des procédés déjà plus perfectionnés. Ayant à construire de toutes pièces, ils firent une large part aux progrès récents, la machine acquit une place prépondérante : en quelques années, le tissage à la main avait disparu, les ouvriers des champs avaient pour la plupart émigré à la ville ou dans ses faubourgs. En même temps, l'antique drap d'Elbeuf en laine cardée voyait naître un rival par l'emploi des déchets de laine peignée ou *blousses* qui amenaient ensuite l'emploi de la laine peignée. Les

(1) Voir, sur Roubaix, le 18e volume du *Voyage en France*.

(2) Sur Bischwiller, voir dans les volumes spécialement consacrés à l'Alsace-Lorraine, le volume II, *Basse-Alsace*, chapitre XV (61e volume du *Voyage en France*.)

opérations de la fabrication du drap, sauf le triage, se font désormais par procédés mécaniques : désuintage, séchage, teinture, battage, ensimage, cardage, filature, ourdissage, montage, épincetage ou épaillage, rentrayage, foulage, lainage, tondage, ramage et décatissage [1]. Sauf chez MM. Blin — des Alsaciens — dont l'usine est la plus considérable d'Elbeuf, beaucoup de ces travaux se font à façon dans des usines spéciales ou chez des apprêteurs. Il y a actuellement à Elbeuf, Caudebec et Saint-Pierre soixante fabricants seulement, l'agglomération compte quatorze filatures occupant 71.650 broches et ayant consommé 6.927.400 kilos de laines en 1895 ; en outre, on a acheté au dehors 1.484.000 kilos de laines filées et employé 1.624.300 kilos de chiffons ou déchets, une quinzaine d'apprêteurs ou décatisseurs, un dégraisseur de déchets, cinq épailleurs chimiques, sept teinturiers, neuf effilocheurs. La draperie comprend encore, comme annexe, une fabrique d'oléine, des marchands de laine, de déchets, de chardons naturels ou métalliques, des mécaniciens, etc. Une cinquantaine de négociants en

(1) Je n'entrerai pas ici dans le détail de cette fabrication qui m'entraînerait trop loin. On en trouvera d'ailleurs une brève description dans le chapitre du 7e volume consacré à Vienne.

drap et une dizaine de courtiers servent d'intermédiaires entre les fabricants et les consommateurs.

Le nombre des ouvriers est de 11.000 environ.

Cette diminution du nombre des fabricants [1], des ouvriers et des usines n'est pas un indice d'affaiblissement dans le chiffre d'affaires, bien au contraire. Les petites maisons seules ont disparu, celles qui donnaient encore, il y a trente ans, un caractère spécial à l'industrie d'Elbeuf. A cette époque, tout ouvrier intelligent pouvait trouver des fonds et monter un établissement. Il y avait peu de frais, aussi vit-on naître bien des fortunes. Mais pour fabriquer avec l'outillage moderne, sans cesse renouvelé, il faut des ins-

(1) Le nombre des manufacturiers est encore réduit. La statistique des douanes en signale trente et un en 1913. La quantité de produits fabriqués était en diminution, descendue à 4.890.325 kilos. Le chiffre des métiers mécaniques ne cessait de s'accroître, il atteignait 2.273, on ne comptait plus que 6 métiers à la main. La filature comprenait dix-huit établissements renfermant 86.920 broches à filer et 13.582 broches à retordre. La fabrique produisait plus spécialement des draps satin pour officiers, des draps de troupe, des draps de billards, des draps pour le capitonnage des voitures de chemins de fer et d'automobiles, des draps pour amazones, enfin des flanelles. Les teinturiers et les apprêteurs travaillaient non seulement pour Elbeuf, mais pour Roubaix et Tourcoing, en raison de la supériorité de leur préparation.

La succursale de la Banque de France, au 84e rang sur 143 en 1913, avait un mouvement d'affaires de 75.466.200 francs.

tallations coûteuses et d'énormes capitaux. Dès lors, Elbeuf tend à se transformer en un agrégat de quelques grandes ruches. En outre, pour faire la nouveauté, créer des articles, les lancer, lutter contre les Anglais, il importe d'avoir une éducation commerciale très complète et un personnel nombreux. Le tissage du drap n'est plus comme autrefois affaire de traditions, c'est une science délicate nécessitant chez les industriels une ingéniosité intarissable et la recherche continue de nouveaux procédés. Ah! il est loin le temps des draps de teinte unique, faits uniquement de laine neuve, et du travail tranquille ! Jadis on mettait dix-huit mois avant de livrer une étoffe; quand elle était fabriquée, elle se *reposait,* se *refaisait*, aujourd'hui on met trois mois à peine; tel tissu valait 100 francs le mètre, il est tombé à 12 francs. Et l'on fabrique non seulement comme autrefois des draps de laine cardée, pure, longue; après les *blousses,* c'est-à-dire les fibres courtes longtemps repoussées comme déchets, on a fait place aux tissus mélangés de coton; la renaissance ou vieilles étoffes effilochées et tissées à nouveau est intervenue, c'est ce qui explique l'infinie variété des productions d'Elbeuf, où l'on fait les draps les plus fins et les draps les plus communs, par exemple les draps d'officiers et les draps de

sous-officiers et de troupe ; les draps lisses, les tissus pour voitures et wagons, les draps pour manteaux et costumes de dames, les draps de billard, les nouveautés pour pantalons et complets, les étoffes d'ameublement, les amazones, les draps pour chaussures, etc. Tout en conservant son ancienne fabrication de draps foulés en laine cardée, Elbeuf, pour lutter contre ses rivaux, a été amenée à fabriquer la camelote : elle livre à l'exportation des draps pesant 230 grammes au mètre carré !

Au total on fabriquait, en 1895, 7.331.981 mètres, valant 64.481.200 francs. En outre, les négociants d'Elbeuf servent d'intermédiaires entre le commerce et les fabricants d'autres villes, telles que Louviers et Lisieux — même des fabricants étrangers. Ils ont vendu pour 13.477.000 francs de ces produits du dehors.

Malheureusement ce grand centre reste tributaire de l'étranger pour ses machines, ses couleurs, etc. La Saxe et la Belgique surtout sont ses grands fournisseurs ; à Elbeuf, on est imbu de cette idée que la France ne saurait donner une bonne machine à filer et à tisser. J'ai vu cependant, à Bourgoin [1], des ateliers où Roubaix

---

(1) 8e volume du *Voyage en France*.

commence à s'approvisionner de machines, et Lyon et Saint-Denis sont réputées pour leurs couleurs. Cet engouement est d'autant plus singulier qu'Elbeuf, ce grand consommateur de machines étrangères et de couleurs allemandes, est un des centres les plus actifs de l'idée protectionniste. Un seul de ses fabricants achète chaque année pour 60.000 francs de couleurs en Allemagne (1)

Nos rivaux, il est vrai, s'entendent à merveille à se faire connaître. Elbeuf possède, depuis 1887, une école manufacturière des plus complètes et des plus intéressantes, où toutes les opérations de la fabrication du drap, du triage des laines à la teinture et au décatissage, sont faites; même les procédés récents, comme l'épaillage chimique, c'est-à-dire la destruction par les acides des particules végétales que des femmes enlevaient jadis avec des pinces, y sont employés. Non seulement les fabricants allemands lui ont envoyé à bon compte leurs machines, mais encore ils ont fourni gratuitement des couleurs au laboratoire. L'atelier de teinture fut abondamment pourvu

(1) L'auteur, en maintenant ces passages remontant à vingt ans avant la grande guerre, doit faire remarquer que celle-ci a dû faire modifier la situation au profit de l'industrie chimique française.

par nos concurrents, et les chimistes français, sauf un ou deux, n'ont envoyé que d'insignifiants échantillons — dans les rares cas où ils ont offert quelque chose.

Cette école manufacturière est — avec les cours de la Société industrielle — une des particularités qui font le mieux comprendre l'esprit de progrès qui anime Elbeuf.

L'école fournit des contremaîtres aux industriels, mais elle donne surtout aux fils de ceux-ci l'éducation pratique indispensable aux chefs d'usine. Elle est devenue rapidement fameuse : on vient de fort loin suivre ses cours; ainsi Mazamet [1], qui est en voie de transformation, y envoie beaucoup de ses futurs fabricants. Ils sont très travailleurs et, me disait-on, *en prennent pour leur argent.* La Belgique et l'Allemagne sollicitent fréquemment l'admission d'enfants, mais la ville, faisant les frais, estime avec raison qu'il ne lui appartient pas d'immiscer de futurs concurrents aux procédés d'Elbeuf. Déjà la lutte est dure à soutenir, contre l'Angleterre surtout; celle-ci arrive aux mêmes effets de nuance et de dessin par des tours de main fort simples; elle est d'ailleurs aidée par le sot en-

(1) 35e volume du *Voyage en France.*

gouement des consommateurs français, des Parisiens notamment, réclamant sans cesse des tissus anglais. Pour leur en fournir, Elbeuf envoie ses propres produits en Angleterre, où ils reçoivent une marque anglaise et reviennent ensuite à Paris, dûment baptisés « britanniques ».

Les élèves de l'école sont astreints à l'étude de tous les métiers de filature et de tissage ; un cours de croquis industriels, particulier à cet établissement, mérite d'être signalé ; les jeunes gens doivent faire un dessin rapide d'une pièce de machine prise au hasard et fournir immédiatement les indications qui seraient nécessaires pour le cas de réparation. Ils suivent toute la fabrication, guidés par les professeurs placés au métier à côté d'eux.

En dehors de la draperie et des industries annexes, Elbeuf possède encore une usine pour le coupage des poils de lapin. Conçue sur de vastes plans, elle occupe trois cents ouvriers et ouvrières. La visite de cet établissement, pourvu d'un puissant outillage, est d'un vif intérêt : les préparations successives de la peau, pour approprier le poil et finalement l'offrir sous forme de toison pendant que la peau tombe en brindilles semblables à du vermicelle, sont vraiment curieuses.

D'Elbeuf à Louviers il n'y a que des forêts : forêts d'Elbeuf, de Bord, de Louviers, couvrant, entre la Seine et l'Eure, un plateau élevé à près de 140 mètres au-dessus des cours d'eau. Le che-



min de fer d'Orléans à Rouen réunit les deux villes ; il gravit le plateau par de fortes rampes. Dès la sortie des bois — un instant interrompus par la vaste clairière de Montaure — on découvre

la gracieuse vallée de l'Eure et la ville enveloppée dans les arbres.

Louviers, malgré ses usines modernes, a conservé son aspect d'autrefois. Elle n'a pas participé dans les mêmes proportions que sa voisine à la transformation de l'industrie. Elle avait plus de 8.000 habitants au début du siècle, elle en avait 10.000 vers 1840, elle n'en possède pas 11.000 aujourd'hui (1). Comme à Elbeuf, le nombre des industriels a diminué, en même temps que le chiffre des affaires augmentait. Il y a une dizaine de fabricants de drap, cinq fouleries, quatre fabriques de cardes, huit filatures et d'importants ateliers de construction mécanique. Mais l'aspect est loin de rappeler la fièvre d'Elbeuf : sauf les belles usines nouvelles, la ville est restée ce qu'elle fut jadis. Peu de constructions neuves ; en parcourant ces rues tortueuses, mais larges et propres, bordées souvent de curieuses maisons de bois, on ne se croirait pas dans une ville de fabriques. Au demeurant, une fort jolie ville, bien assise sur l'Eure. L'église Notre-Dame est une merveille, le style flamboyant y déploie toutes ses richesses et toutes ses audaces. Un porche latéral est une des

(1) 10.209 au recensement de 1911.

œuvres les plus fouillées de l'art gothique. Louviers a su donner à ses édifices modernes un aspect digne de ce joyau. Son hôtel de ville et sa caisse d'épargne peuvent être comptés parmi les monuments les plus heureux de l'architecture moderne. La Normandie est d'ailleurs favorisée à ce point de vue : les hôtels de ville d'Évreux, de Vernon, d'Elbeuf, de Louviers et de Villers-Bocage, les facultés de Caen montrent, à des degrés divers, un goût et une science architecturale assez rares en ce temps de pastiches et de masses lourdes et prétentieuses.

IV

DE L'EURE AUX ANDELYS

L'échauffourée de Brécourt ou la bataille sans larmes. — Champ de bataille de Cocherel. — Pacy-sur-Eure. — Vernon. — Les ateliers de construction du train des équipages. — Gaillon. — Le Château-Gaillard. — Le Petit et le Grand-Andely. — L'école des enfants de troupe.

(*Carte de l'État-major :* feuilles de Rouen S.-O.; Évreux S.-O., S.-E.)

Grand-Andely. Mars.

Le chemin de fer de Louviers à Dreux, section de la grande ligne de Rouen à Chartres, remonte la riante vallée de l'Eure et passe au pied de l'étroit plateau où Duguesclin mit en fuite les vieilles troupes anglaises et navarraises du captal de Buch. J'en étais trop près pour ne pas aller chercher le souvenir du grand connétable. Je suis venu dans ces champs de Cocherel en partant de la petite ville de Pacy, célèbre, elle aussi, par une bataille dans laquelle il n'y eut ni morts ni blessés. Les fédéralistes de l'Ouest, défendant la cause des Girondins, furent atta-

qués près de là par les sans-culottes, le 14 juillet 1793; à la première décharge, ils prirent la fuite. Les Bretons et les Normands étaient commandés par le fameux Puysaye [1], les conventionnels par Robert Lindet et le général Humbert. Les premiers, ayant Vernon pour objectif, occupaient le hameau de Brécourt, entre Pacy et Vernon; il y avait là un château bien garni de vin et de cidre, on pilla, on but, on s'endormit. Humbert, prévenu, quitta Vernon au milieu de la nuit et attaqua Brécourt et Douains. Les fédérés, sans riposter, levèrent le pied et coururent jusqu'à Évreux, d'où ils étaient partis le matin; ils y arrivaient avant le jour. Trente hommes seulement, postés à Cocherel, furent relevés par un dragon nommé Lampérière et ramenés à Évreux en bon ordre. Telle fut cette bataille de Brécourt, dans laquelle nul ne fut meurtri ou occis et que l'on appela, pour cette raison, la *bataille sans larmes*.

Il en avait été autrement, en 1364, à moins de deux lieues de Brécourt. Le 13 mai, Duguesclin, voulant attaquer Évreux, était en marche de Pacy sur Cocherel où il comptait traverser l'Eure

(1) Voir, sur Puysaye et les Chouans, le 2e volume du *Voyage en France*.

pour aller occuper les hauteurs de la rive gauche, lorsque le captal de Buch, prévenu de sa marche, accourut de Vernon et prit lui-même position dans la vallée, entre les hauteurs de la Ronce, près de Jouy, et Cocherel. Jusqu'au 17, les deux armées restèrent en présence sans que l'on pût forcer les Anglais à descendre dans la plaine. Le 17, Duguesclin feignit de battre en retraite, les Anglais s'y laissèrent prendre, quittèrent leurs positions et vinrent attaquer les Français. Duguesclin fit volte-face, ramena au combat ses troupes qui avaient passé l'Eure et chargea avec furie. Lorsqu'il vit l'adversaire assez ébranlé, il fit diriger une forte troupe de cavalerie contre le contingent navarrais du captal de Buch, et rompit les rangs ennemis. Une nouvelle charge, conduite par Duguesclin en personne, mit fin au combat; la plupart des chefs anglais et navarrais furent pris ou tués. Le captal fut désarmé par Duguesclin lui-même.

Journée glorieuse par l'ardeur et la force de résistance des Français, autant que par leur discipline et le talent de leur chef.

Le théâtre de cette bataille est un paysage aux lignes fort simples, une colline abrupte à droite; au pied, bordant l'Eure, le petit hameau de Cocherel; de l'autre côté, une plaine maigre semée

de bouquets de bois, puis des collines assez élevées. A la limite de la plaine s'alignent de longs villages, notamment Jouy. Sur la route de Cocherel à Jouy, à moins de un kilomètre de la station et couronnant un tertre, une pyramide porte cette inscription :

A BERTRAND DUGUESCLIN
BATAILLE
DE
COCHEREL
XVI MAI
MCCCLXIV

Ce souvenir n'est pas oublié dans le pays ; les sociétés de gymnastique viennent, aux anniversaires, porter une couronne à la mémoire du vaillant homme de guerre qui, voici quatre siècles, battit les Anglais et les Navarrais.

La vallée que je viens de traverser pour gagner Pacy, en longeant les collines crayeuses bordant le plateau d'Évreux, est fort tranquille. Les villages sont humbles, seul Ménilles a quelque importance par ses scieries où l'on traite les bois de la forêt de Pacy. Sur l'autre rive, Saint-Aquilin se prolonge jusqu'aux abords de la petite cité par un quartier appelé Boudeville, celui-ci possède la mairie de Saint-Aquilin ; en réalité, il fait partie de Pacy, sa rue est déjà pavée et

éclairée au gaz comme celles de la ville, mais elle est naturellement moins large et moins animée, de même elle n'a pas les magasins vastes et aux élégantes devantures de sa voisine, une vraie ville, grande comme la main, mais propre et gaie, la plus jolie petite cité du monde, eût-on dit jadis. Ses habitants commercent avec les habitants de la vallée et fabriquent des chaises.

Desservie par l'importante ligne d'Orléans à Chartres et Rouen, Pacy possède un embranchement sur Vernon et la vallée de la Seine. Celui-ci gravit à travers la forêt le plateau de Brécourt, théâtre de la *bataille sans larmes,* et, par d'immenses détours, en vue d'un paysage grandiose, suit la lisière de la forêt de Bizy pour descendre à Vernon.

Dans ce département de l'Eure, où la plus grande ville n'a pas 20.000 âmes, Vernon, peuplée de près de 9.000 habitants [1], paraît un grand centre. C'est une aimable cité, dont les boulevards, plantés de tilleuls taillés en berceau, passeraient partout pour des voies magistrales. Sa belle église ogivale, un hôtel de ville moderne assez majestueux, de vieilles et pittoresques maisons, un beau pont sur la Seine, les îles, les

(1) 8.733 en 1911.

carrières qui dominent le faubourg de Vernonnet, un vieux pont rompu, des toitures de moulins, un donjon arrêtent assez longtemps le voyageur. Le parc de Bizy, près duquel s'élève le monument érigé aux mobiles de l'Ardèche qui défendirent un instant la ville en 1870, mérite une visite.

Je suis venu surtout pour l'atelier de construction des équipages militaires. Cet établissement est jalousement clos ; cependant, le ministre de la Guerre m'a gracieusement autorisé à pénétrer dans le parc du train ou plutôt dans le parc de l'artillerie.

Chose qui surprendra sans doute, le train ne fabrique pas son matériel. Pour toutes ses voitures et pour ses harnais, il est tributaire de l'artillerie. S'il y eut des avatars dans l'organisme même de l'arme, ils ne furent guère moins nombreux dans celui des ateliers de construction. Successivement, ceux-ci ont dépendu du train, du génie et de l'artillerie ; et, cependant, les parcs sont bien l'œuvre du train ; le premier, créé à Sampigny, sur la Meuse, a été édifié entièrement par l'arme.

A son retour de l'île d'Elbe, Napoléon, frappé de la position désavantageuse de Sampigny, sur

une route d'invasion, donna l'ordre de chercher un nouvel emplacement. On songea à Vernon à cause des forêts voisines où l'on pouvait trouver les bois nécessaires; l'Empereur ne put entreprendre les travaux, Waterloo étant survenu, mais Louis XVIII accepta l'idée de faire de Vernon le parc principal des équipages. Le lieutenant-colonel Clicquot, ancien directeur de Sampigny, posa la première pierre le 3 juin 1816; on conserve au musée du train, à Vernon, les outils employés à la cérémonie. Il n'y avait de constructions que les infimes débris d'un couvent de capucins. Sous la direction du colonel Clicquot, on vit sortir de terre des bâtiments de belle ordonnance. En même temps, un atelier secondaire était créé à Châteauroux.

Aujourd'hui Vernon subsiste seul. Mais les équipages sont construits par l'artillerie au moyen d'une de ses compagnies d'ouvriers. La caserne est restée occupée par le train; l'escadron du 3e corps y possède son dépôt chargé de fournir les hommes et les attelages pour les expéditions courantes de matériel ou pour la mobilisation [1]. L'établissement est assez loin

(1) Les événements de 1914, qui ont accéléré la transformation des équipages et donné une place prépondérante à l'auto-

de Vernon, au delà du chemin de fer de Gisors. Vues de cette voie ferrée, les constructions ont grand caractère; elles couvrent 500 mètres en longueur, 400 en profondeur. En ce moment, l'activité ne répond pas à cette ampleur. Le grand travail de réfection de notre matériel militaire est achevé ; il suffit de remplacer au fur et à mesure les véhicules hors d'usage. Cent vingt ouvriers civils, aidés par la compagnie d'ouvriers d'artillerie, suffisent à tous les besoins du temps de paix et au delà. Les machines ont d'ailleurs bien restreint le rôle des charrons militaires implantés à Vernon par le colonel Clicquot. Rayons, jantes, moyeux se font mécaniquement en de vastes ateliers éclairés à l'électricité et entretenus avec un soin méticuleux.

Les hangars pour le matériel de réserve sont remplis d'équipages prêts à être embarqués sur un quai militaire. Nous sommes loin de la trop méthodique organisation de 1870. Alors on avait « engerbé » avec soin ici les timons, là des coffres, ailleurs les caisses, d'un autre côté les roues. Cela tenait fort peu de place. Mais lorsqu'on voulut mettre sur pied fourgons et prolonges on

---

mobile, ont fait transformer la garnison de Vernon. Un régiment d'artillerie lourde occupe les casernes. Mais le train du 3e corps d'armée conserve la ville comme siège.

s'y perdit, on ne trouvait ni le brancard, ni la roue nécessaire; ce fut bientôt un indescriptible fouillis. Vernon regorgeait de matériel et l'on ne pouvait le mettre sur pied et l'expédier !

Ces temps sont heureusement loin; de cette organisation il ne reste qu'un matériel de machinerie un peu vieillot, — les crédits ne permettent pas de se tenir à la hauteur des progrès industriels, — et un fort curieux musée de véhicules militaires. Les anciens constructeurs ne faisaient pas un équipage sans l'avoir exécuté en petit, comme un charpentier de navire fait d'abord préparer son modèle. On a donc exécuté des amours de fourgons, de prolonges, de voitures d'ambulance en bois verni, aux ferrures brillantes, des modèles de bâts, de haquets et de brancards. Les ingénieux auteurs de ces joujoux avaient même des visées plus hautes : l'un d'eux a exécuté une machine automobile mue par un ressort faisant agir quatre jambes de fer, copiées sur celles des chevaux; les pieds de fer prennent appui sur le sol et l'équipage roule au moyen d'une roue centrale ainsi lancée. Croirait-on, à voir l'aspect plutôt lourd des équipages militaires, que la première voiture automobile a été conçue pour transporter les cartouches et le biscuit?

Par ces ateliers et son escadron du train, Vernon est donc une ville militaire (1). De même sa voisine de la rive droite de la Seine, les Andelys, est militaire par son école d'enfants de troupe.

J'ai gagné les Andelys par la gare de Gaillon-Aubevoie située à deux kilomètres de la curieuse petite ville de Gaillon, fameuse jadis par son merveilleux château, saccagé en 1793, dont le portique, reconstitué dans la cour de l'École des Beaux-Arts à Paris, dit assez la beauté (2). Après avoir franchi le fleuve, la route traverse Courcelles, puis, dans une plaine peu fertile, le village de Bouafles. L'immense méandre de la Seine est dessiné à merveille par les carrières et les falaises de craie. Dès qu'on atteint la rive, la campagne est plus riante, des îles très vertes et de grands arbres font oublier la plaine morose.

Au-dessus d'une falaise imposante, des ruines se dressent, c'est Château-Gaillard. Vues de la rivière, elles n'expliquent pas la célébrité du site, mais en contournant la roche pour prendre un petit sentier presque à pic, on découvre bientôt le formidable ensemble de murailles et de tours

---

(1) Sur Vernon et son commerce de fruits, voir le 46e volume du *Voyage en France*.

(2) Sur Gaillon et son château, voir le 47e volume du *Voyage en France*.

qui, par trois enceintes, enveloppent le donjon d'où l'on embrasse un si vaste horizon. La ruine est d'une indicible majesté, peu de forteresses féodales laissent une impression aussi profonde.

Au pied, bordant la Seine, dessinant des rues régulières et étroites autour d'une des plus jolies églises de Normandie, est le Petit-Andely, servant de port au Grand-Andely auquel l'unissent deux belles routes et un boulevard central destiné à fondre définitivement les deux quartiers. Ainsi placé au sommet d'une courbe de la Seine, au bord du fleuve ici large et limpide, en vue de paysages grandioses, rendu monumental par son bel hospice Saint-Jacques, le Petit-Andely est un des plus beaux sites de la vallée de la Seine. Le Grand-Andely, bien plus étendu ([1]), situé à 1.000 mètres plus loin dans un profond vallon, est une ville riante, dont les édifices publics, l'église surtout, méritent l'attention. Elle possède une statue de Nicolas Poussin. Le grand peintre du paysage historique est né dans la commune, au hameau de Villiers.

En dehors d'une fabrique de soierie et des magasins où s'approvisionnent un grand nombre

(1) Population des Andelys 5.530 habitants, dont 3.950 de population municipale agglomérée au chef-lieu.

de villages du Vexin, les Andelys n'ont guère d'activité et de vie que par l'École préparatoire d'infanterie. Je tenais à visiter cet établissement après avoir vu à Rambouillet les enfants des garnisons de Paris et du Centre, à Montreuil-sur-Mer ceux des villes du Nord et de l'Est, à



Autun les fils des cavaliers, à Billom les enfants d'artilleurs et de sapeurs du génie, à Saint-Hippolyte-du-Fort (1) les enfants de troupe des

(1) Sur l'école de Rambouillet et l'orphelinat Hériot, voir le 47e volume du *Voyage en France;* sur celles de Montreuil, le 58e volume; d'Autun, le 25e volume; de Billom, le 33e volume; de Saint-Hippolyte-du-Fort, le 36e volume.

régiments du Midi et d'Algérie. Dans la plupart de ces écoles, les enfants venus de pays ardents ou de grandes villes sont déjà bien dégrossis. Tout autre est le recrutement des Andelys. Ici l'école reçoit, outre l'élément manceau et normand des 3e et 4e corps, les enfants du 9e corps, c'est-à-dire des rives de la Loire, et les contingents bretons des 10e et 11e corps. Il faut compter avec la lenteur d'esprit des enfants bretons, fils de gendarmes ou de douaniers, qui vivent de la même vie que les paysans au milieu desquels ils passent leur existence. Pour les officiers et les maîtres c'est toute une éducation à refaire, surtout au point de vue de l'hygiène.

Cette école des Andelys est admirablement installée. Mais quelle idée bizarre d'avoir été la construire au bout du Grand-Andely, dans l'étroit vallon du Gambon, où la vue est bornée de toutes parts par de hautes collines nues, alors que le Petit-Andely, si gracieusement bâti à l'extrémité d'une boucle de la Seine, avec de riants horizons, où les ruines formidables de Château-Gaillard donnent un si grand caractère au paysage, était un site idéal ? Au Grand-Andely les enfants se sentent prisonniers, malgré l'absence de murailles. L'un d'eux, à qui

un officier reprochait de ne pas s'amuser, répondit :

— Je ne puis m'amuser ici, ces deux collines nous écrasent.

A des enfants habitués aux larges horizons de la lande et de la mer, aux herbages riants du Calvados et du Perche, cet étroit ravin doit en effet inspirer quelque nostalgie. Cependant les bâtiments de l'école sont spacieux et clairs, la cour, immense, invite aux jeux. Les dortoirs, le réfectoire, si lugubres à Rambouillet, sont pleins d'air et de lumière. Moins à l'étroit, les enfants semblent avoir plus d'assurance. Les grands, bien découplés, dressés de longue date au métier, sont déjà de superbes soldats. Je les ai vus sur les rangs, ils m'ont rappelé, comme allure, les troupes de la division de Nancy. Malgré tout, on ne leur trouve pas l'exubérance de leur âge. Peut-être est-ce une impression inspirée par les deux lourdes masses terreuses qui bornent la vue.

V

EN VEXIN NORMAND [1]

De Vernon à Gisors. — La vallée de l'Epte. — Le laminage du zinc. — Dangu, son haras et ses usines. — Gisors. — L'église Saint-Gervais. — Les ruines du château. — La vallée de la Troesne. — En Vexin. — Le Vexin normand et le Vexin français. — Chaumont-en-Vexin. — La grande falaise de Bray. — Éragny. — Les usines de Sérifontaine.

(*Carte de l'État-major* : feuilles d'Évreux N.-E.; Rouen S.-E., N.-E.)

Neuf-Marché. Juin.

Par un grand circuit autour de Vernon, le chemin de fer de Gisors, passant près de l'atelier de construction du train des équipages, va franchir la Seine, permet d'apercevoir un instant le donjon carré de Vernonnet, flanqué de quatre tours drapées de lierre, et atteint l'Epte au moulin de Giverny. Désormais il suit sans cesse la jolie rivière, roulant ses eaux pures sous les grands arbres, entre des pentes douces cultivées en

(1) Le Vexin français est décrit dans le 46e volume du *Voyage en France* : « La Seine de Paris à la mer ; Vexin français. »

céréales. Dans les parties les mieux exposées sont de nombreux carrés de vigne, les dernières sans doute en cette partie de la grande banlieue de Paris. Les caves destinées à renfermer le vin légèrement âpre de ces confins de la Normandie et de l'Ile-de-France sont creusées dans la craie affleurant partout dans ces vallées d'érosion. Les villages sont au creux de la vallée, sur un terrain profond où se fait en grand la culture maraîchère. La partie la plus marécageuse, au pied d'une colline très étroite, derrière laquelle sont la Roche-Guyon ([1]) et la Seine, à moins de deux kilomètres de l'Epte, a été plantée de peupliers et d'autres arbres aquatiques. De beaux hameaux entourent cette sorte de forêt percée de canaux; l'un deux, Gasny, emploie une partie de sa population à la fabrication des chaises, industrie si répandue dans la vallée de l'Eure, vers Pacy. A en juger par la faible étendue des cultures, la propriété est très morcelée. Au delà de Gasny, le fond de la vallée est nu jusqu'à la ligne d'arbres penchés sur l'Epte. Il n'y a là que des blés. Les pentes sont couvertes de pommiers, la vigne a désormais disparu.

---

(1) Sur la Roche-Guyon, voir le 46e volume du *Voyage en France*.

La rivière forme la limite entre l'Eure et Seine-et-Oise. Un des villages de ce dernier département, Bray, se présente sous un singulier aspect : presque toutes les maisons, même l'église, sont recouvertes en feuilles de zinc simulant l'ardoise, mode de couverture assez inattendu dans ce pays. Le phénomène s'explique par la présence à Bray d'une importante usine où sont laminés les zincs de la Vieille-Montagne. Cet établissement a succédé à des laminoirs de cuivre auxquels l'Epte fournissait la force motrice. Parmi les produits fabriqués à Bray, les ardoises en zinc, si l'on peut accoupler ces mots, sont devenues production considérable. Les bâtiments de l'usine, les maisons ouvrières ont été couverts par ce procédé et la population a imité l'exemple.

La vallée ne présente pas partout ce caractère industriel. Aussitôt Bray dépassé on retrouve les belles prairies au milieu desquelles l'Epte déroule son clair ruban. Quelques sites sont charmants. Ainsi, dans l'Eure, le château d'Aveny, entouré d'un parc, précédé par un joli pont de trois arches, au-dessus duquel de grands platanes étendent leur ramure. Le canton d'Écos possède, près de son chef-lieu, le beau château du Chesnay-Haguet reconstruit avec goût et science dans son style du quinzième siècle ; du

sommet de la grande tour on jouit d'un panorama immense sur toute la Haute-Normandie. Un village voisin, Fours-en-Vexin, abrite dans son église une précieuse Descente de croix, en pierre, attribuée à Nicolas Quesnel, auteur du tombeau des Amboise à la cathédrale de Rouen. Elle a été découverte, en 1903, dans le cimetière, sous un amas de décombres et de broussailles. A l'ouest, sur le plateau traversé par la route de Vernon à Gisors, s'étale longuement Tourny, ancien siège d'un marquisat, dont un des seigneurs fut le célèbre intendant qui embellit Bordeaux et dont le nom est attribué aux plus belles voies de la grande cité girondine. D'autres souvenirs se rattachent à ce plateau du Vexin : le château de Beauregard, entre Tourny et Fontenay, vit naître l'abbé de Chaulieu, le poète élégant et négligé, que l'on compare avec quelque ironie à Anacréon.

Revenons au bord de l'Epte, à Berthenonville, au sein de riants paysages. Le village, habité en partie par des fabricants de chaises, entouré de jolies villas, domine de grandes prairies où paissent en nombre des poulains et des pouliches ; des vaches et des bœufs attachés au piquet font deviner l'approche du pays de Caux. Les deux rives se font plus pittoresques, des

ruines couronnent les coteaux. Les cultures empiètent parfois sur les prés dans le fond de la vallée, les betteraves donnent lieu à une grande exploitation pour le service des sucreries.

Des fumées d'usines annoncent Dangu. C'est encore un des laminoirs de la Vieille-Montagne. Mais Dangu doit sa notoriété à un autre établissement, le haras célèbre du comte de Lagrange, d'où sont sortis nombre de chevaux vainqueurs dans les grandes courses. *Gladiateur* fut le plus fameux de ces héros à quatre pieds. Le château est une masse blanche, aux tourelles drapées de lierre, à demi enfouie dans les grands arbres. Le haras, établi au milieu d'immenses prairies, à travers lesquelles est dessiné le champ d'entraînement, est voisin d'une grande chamoiserie, assise dans un méandre de l'Epte, autour de laquelle sont étalées des peaux d'un blanc de neige.

Le pays conserve son caractère industriel. Déjà Dangu, où l'on fabrique des dominos, dépend de la région de Méru [1]. Entre Courcelles et la colline couronnée par la tour démantelée de Neaufles-Saint-Martin, le hameau d'Inval possède des fabriques de chaussures et de lacets.

---

(1) 17e volume du *Voyage en France*.



Échelle au 1/320000e.

Voici la plaine de Gisors ; à l'entrée, au milieu des prairies, une grande ferme offre un curieux aspect avec ses tours et ses bâtiments délabrés. Du sein des herbages, on voit surgir Gisors, la belle tour de son église, les tours ruinées de son château.

Dès l'entrée, la ville s'affirme prospère. La route de Dieppe, bordée de villas vers la gare, est, au cœur de la vieille cité, une large rue, sinueuse et montueuse, très amusante avec ses maisons à pignon, ses mansardes, ses enseignes, ses auvents, ses restes d'encorbellement. Elle est surtout intéressante dans la partie dite rue du Bourg, au delà d'une dérivation de l'Epte appelée Fossé aux Tanneurs. Les magasins, nombreux et luxueux, dénaturent pourtant ce coin archaïque.

A la jonction de l'Epte, de la Troesne, du Reveillon et de la Levrière, dans un cirque de belles hauteurs, Gisors eut de tout temps une grande importance, militaire et commerciale jadis, simplement économique aujourd'hui. Les chemins de fer en ont fait un nœud secondaire du réseau, leurs rails rayonnent vers Paris, Beauvais, Dieppe, Vernon et Pont-de-l'Arche. Une marque de l'ancienne prospérité est l'église Saint-Gervais, dont le superbe porche s'ouvre dans l'axe

d'une ruelle de deux mètres à peine, bordée de maisons de bois assez banales, et portant le nom gracieux de ruelle des Épousées. Ce porche est une fort belle chose à laquelle la municipalité de Gisors devrait donner toute sa valeur en élargissant la voie d'accès. A l'intérieur, les artistes de la Renaissance se sont donné libre carrière et leur œuvre enveloppe en entier l'édifice primitif, construit pendant la période ogivale. Du quinzième au dix-septième siècle, on n'a cessé de doter cette église d'œuvres d'art, c'est comme une floraison de la pierre. A côté des emblèmes religieux, les corporations de métiers ont marqué leur participation, les tanneurs et les autres professions ont fait sculpter sur des piliers les scènes de leur existence.

L'édifice manque d'unité, et pourtant l'ensemble est harmonieux. De même, la façade, où les conceptions de la Renaissance ne sont pas encore dégagées des formes générales de l'art gothique, est une page d'architecture bien particulière et digne d'attention.

Gisors est moins fière de ce monument que des ruines du château, rappelant le passé guerrier de la ville. Cette forteresse, une des plus considérables de Normandie, couvrait un espace de trois hectares. Aujourd'hui, les avancées et les

enceintes sont converties en promenades plantées de grands arbres. A l'entrée de la principale avenue, les habitants ont élevé une statue de marbre au général Blanmont, qui, soldat au régiment d'Auvergne en 1786, à l'âge de seize ans, devint général de brigade en 1811. Ce vaillant enfant de Gisors, mort en 1846, avait fait toutes les campagnes de la République et de l'Empire. Sur le piédestal sont inscrits les noms d'Arlon, fort d'Exilles, Marengo, Eylau, Friedland, Stralsund, Rugen, Eckmühl, Ratisbonne, Essling, Wagram, Smolensk, La Moskowa, Krasnoë et Borisov. Les gamins de la petite ville, sans respect pour le vieux brave, ont bombardé la statue à coups de cailloux de silex et de verre brisé. Ils ont cassé l'épée et meurtri sur plus d'un point l'uniforme de ce général qui avait eu trente-deux blessures et neuf chevaux tués sous lui !

Le château a été démantelé de telle sorte, tant de parties ont été si complètement nivelées, que l'on ne saurait se rendre compte de ce qu'il fut autrefois.

Pour remplacer les parties absentes, on avait imaginé jadis de faire, en bois et toile peinte, de faux mâchicoulis, de faux créneaux et même une fausse flèche, passablement dépaysée sur ces tours guerrières! Le jardin tracé dans l'enceinte

est charmant, mais l'aspect est gâté par de laides halles au crépi de plâtre qui s'écaille.

Sauf l'hospice, les autres monuments de Gisors sont de faible intérêt. L'hôtel de ville est un ancien couvent de Carmélites, où l'on a pu, en outre, installer un musée et, dans la chapelle, un théâtre. Sur le Fossé aux Tanneurs subsiste une curieuse maison de bois sculpté.

Peu d'industrie ; les habitants ont pour principale source d'activité le commerce avec les campagnes du Vexin et du Bray. Cependant, une grande usine de blanchissage et d'apprêts a été construite aux bords de l'Epte, pour traiter les toiles d'Alsace et du pays de Belfort.

Si Gisors est dans le Vexin normand, une de ses rivières, la Troesne, lui amène les eaux du Vexin français par Chaumont et Trie-Château. Les deux parties du Vexin, celle de Normandie, celle de l'Ile-de-France, sont séparées par l'Epte. Cette région s'étend de l'Andelle à l'Oise, vers la rive gauche de la Seine. Gisors en Normandie, Pontoise dans l'Ile-de-France, en sont comme les capitales.

En amont de Gisors, l'Epte parcourt une vallée très *brayonne* par l'aspect, ses bords réguliers, ses beaux herbages remplis de bœufs, de vaches et de chevaux. Mais des cultures cou-

vrent les pentes, des retenues servent à faire mouvoir des rouages d'usines. Éragny fabrique des feutres; Sérifontaine, gros village noirci par la fumée des usines, est un des plus grands producteurs de cuivre laminé de la France entière; on y emboutit les enveloppes métalliques pour gargousses de l'artillerie. Ruelle s'y alimenta en disques de laiton jusqu'à la mise en activité de ses ateliers de fonderie et de laminage (1).

L'établissement dit Vieille-Montagne lamine le zinc, une usine fabrique des lacets. Une rue est entièrement formée par des cités ouvrières.

Avec Sérifontaine finissent les usines. La vallée de l'Epte, en amont, est entièrement pastorale ou agricole. Les gares sont encombrées de vases à lait revenant vides de Paris, pendant que d'autres, arrivant remplis, sont immédiatement chargés sur des wagons à deux étages.

La betterave cultivée sur le plateau descend parfois jusque dans la vallée. Deux grandes fermes, Guerguetalle et Gueuloncourt, sont entourées de champs où commencent à poindre en longues lignes les feuilles de la plante sucrière. Mais c'est un accident; aussitôt recommencent

---

(1) 15e volume du *Voyage en France*.

les herbages peuplés de vaches superbes, aux robes lustrées, de couleurs variées. Le village de Talmontiers est gracieusement assis au bord de la rivière, au milieu de ces prés opulents et animés. Tous les hameaux, d'ailleurs, sont riants, ceux-là surtout qui ont gardé leurs toits de chaume et leur façade de charpente. Jusqu'à Gournay, c'est une succession de paysages tranquilles arrosés par la riviérette coulant dans les grands prés. Les collines taillées en falaises s'écartent insensiblement pour former le vaste et riant bassin au milieu duquel s'étale la petite ville [1].

---

(1) Sur Gournay, voir le chapitre XVI.

VI

L'ANDELLE ET LA FORÊT DE LYONS

Pont-de-l'Arche. — Pîtres et la côte des Deux-Amants. — Dans la vallée de l'Andelle. — Fleury-sur-Andelle. — Charleval. — Argueil et la Ferté-Saint-Samson. — La vallée de la Lieure. — Lyons-la-Forêt. — Promenade dans les hêtres. — Le plateau du Vexin. — Étrépagny.

(*Carte de l'État-major :* feuilles de Rouen N.-E., N.-O. ; Neufchâtel S.-E.)

Étrépagny. Avril.

La vallée de l'Andelle, une des plus industrieuses de Normandie, débouche dans une partie très élargie de la vallée de la Seine, plaine où finit aussi l'Eure qui vient de traverser Louviers et de frôler les collines portant les forêts de Louviers et de Bord, celle-ci appelée encore forêt de Pont-de-l'Arche. Ce grand bassin, aux lignes nobles, a séduit les peintres qui ont fait de Pont-de-l'Arche, ville située en aval du double confluent, un de leurs séjours favoris. Les restes pittoresques de l'abbaye de Bon-Port, les rues moroses et sombres de Pont-de-l'Arche,

les débris des remparts qui enveloppaient la ville, les bords du fleuve, retiennent les paysagistes.

La vallée de l'Andelle s'ouvre au pied de la côte des Deux-Amants aux pentes abruptes, faites de craie, où croît comme à regret une herbe courte dans laquelle les moutons ont creusé de multiples sentiers. La petite rivière tourne brusquement pour rejoindre le fleuve; elle laisse sur sa rive droite les maisons basses de Pîtres, humble village qui figure dans l'histoire au début de la féodalité. Charles le Chauve y lança l'édit qui enjoignait aux seigneurs de construire des châteaux forts.

Pîtres est encore dans la Seine-Inférieure, mais aux confins de l'Eure. A la limite même des deux départements, à Romilly-sur-Andelle, étaient des fonderies de cuivre jadis fameuses, abandonnées maintenant. A partir de ce point jusqu'à Vascœuil, où la rivière est accrue par le Crevon, on rencontre sans cesse des usines. La rivière est barrée partout, les chutes font mouvoir les roues et les turbines de filatures et de tissages de coton, elles agitent encore quelques foulons pour Elbeuf. Jadis ils étaient bien plus nombreux, les eaux de l'Andelle jouissant d'une grande réputation pour cette façon finale de la

draperie, mais on a reconnu aujourd'hui que la Seine ne lui cède en rien.

L'usine métallurgique de Romilly-sur-Andelle où se font le laminage et le tréfilage du cuivre, fut une des plus considérables de France; en 1837, on évaluait à 300 le nombre des ouvriers; on en compta jusqu'à 700. Le village est très vaste, ses habitants filent le coton, fabriquent la ouate à pansement et foulent les draps; une verrerie occupe une centaine d'ouvriers. Ses maisons touchent à celles de Saint-Nicolas-de-Pont-Saint-Pierre, où deux filatures de coton dressent leurs cheminées au-dessus des arbres. Ces manufactures sont en des sites très agrestes.

Un établissement avait même été installé dans l'abbaye de Fontaine-Guérard, aujourd'hui ruines d'un fort étrange aspect.

A mesure que l'on remonte, la vallée est de plus en plus riante, les usines sont plus nombreuses, mêlées aux parcs ombreux — comme celui du château de Radepont. L'industrie, sur ce point, a transformé en ville prospère l'ancien hameau de Fleury-sur-Andelle, peuplé de 180 habitants au début du siècle et qui en compte 1.500 aujourd'hui (1). Une longue et large rue, bordée

---

(1) 1.457 au recensement de 1911.


Charleval
Fleury
Radepont
Grainville
Douville
St Nicolas-de-Pt St Pierre
Romilly
Pitres
la Chaussée
Letoquey
les Gdes Masures
le Cardonnet Fe
le Pt Cardonnet Fe
Bonnemare
Le Chouquet
Bois de la Mouquionoume
143
148

de jolies maisons à toits d'ardoises un hôtel de ville monumental, une église construite avec goût donnent un charme réel à cette capitale de la vallée, dépassée cependant en population par un village voisin, Charleval, bâti à la jonction de la Lieure et de l'Andelle. Fleury participe à l'activité de la vallée par une fabrique de tricots et jerseys, et a des ateliers pour les talons de bois destinés aux chaussures; cette industrie, qui existe aussi à Romilly, utilise les bois des environs, notamment les hêtres de la forêt de Lyons.

Comme Fleury, Charleval était un pauvre village, les filatures l'ont transformé en bourg de 2.000 âmes [1]. Il fut appelé Najeon jusqu'au jour où Charles IX, ayant fait bâtir un château sur ce point, lui imposa son nom. Le site méritait bien cette attention d'un Valois; par sa grâce, la fraîcheur de la vallée, le voisinage de la forêt de Lyons, il rappelle les campagnes de la Touraine. Le château n'a jamais été achevé, les monuments de Charleval sont aujourd'hui ses vastes usines près desquelles paraît bien humble le clocher surmonté d'un coq de fer-blanc. De Charleval, on voit la vallée

(1) Charleval comptait 1.745 habitants en 1911.

se prolonger au nord entre de hautes collines; des cheminées de fabriques décèlent les villages de Perriers, de Perruel et de Vascœuil où se termine la zone industrielle. En amont la vallée, sans manufactures, est un étroit bassin de prairies bordées de bois.

Partout les maisons ouvrières sont bien tenues et très gaies. Elles contrastent fort avec Oissel et les quartiers ouvriers d'Elbeuf. 4.050 travailleurs sont occupés par les douze filatures utilisant 156.000 broches (2.300 ouvriers) et les neuf tissages (1.750 ouvriers et 2.600 métiers) des bords de l'Andelle([1]).

La vallée de la Lieure, en amont de Charleval, possède aussi des usines, mais au delà de Menesqueville et sur le ruisseau de Fouillebroc, elles sont rares et peu importantes. Ces cours d'eau ont d'ailleurs un faible développement; le Fouillebroc, par la tête de ses eaux, voisine de Lisors, descend du plateau du Vexin.

Au long de l'Andelle supérieure il n'y a pas d'agglomération, les villages sont un éparpillement de rustiques demeures au milieu des herbages. Le plus gros centre, Argueil, chef-lieu d'un canton, compte 300 âmes à peine dans le

(1) Ces chiffres sont fournis par des statistiques de 1890.

bourg, gracieusement assis au fond d'un vallon prenant naissance entre de jolies collines isolées, séparant le Vexin normand du pays de Bray. Une de ces collines, bien découpée, porte le village de la Ferté-Saint-Samson, c'est la côte des Châteaux, surmontée d'une motte féodale que recouvrent les débris d'une forteresse. La Ferté, qui fut au Moyen Age une sorte de petite capitale seigneuriale, est justement célèbre par la vue dont on jouit du sommet de la butte. Une grande partie du pays de Bray, des deux Vexin, du Beauvaisis, la contrée de Forges-les-Eaux, la vallée de l'Andelle, s'étendent sous les yeux.

Dans la vallée, séparée d'Argueil par une haute colline arrondie, Sigy est visitée par les archéologues pour la belle église d'une abbaye dont les bâtiments conventuels sont devenus ferme. C'est une des promenades des baigneurs de Forges, favorisée par le chemin de fer de Charleval à Serqueux, qui a rendu également facile la visite de Lyons-la-Forêt et de sa vaste sylve.

De Menesqueville à Lyons, un joli chemin remonte la Lieure. Le vallon creusé par ce petit cours d'eau est ouvert dans la forêt de Lyons, une des plus vastes de France, la plus vaste

peut-être si l'on comprend dans sa superficie ses innombrables clairières. Les arbres y couvrent 10.600 hectares, dont 6.000 dans l'Eure et le reste dans la Seine-Inférieure.

Les eaux de pluie tombées sur ces vastes futaies réapparaissent dans les vallons en de fortes sources. Les habitants du village de Rosay en ont profité pour créer des jardins potagers et des cressonnières. La Lieure forme, dans un beau parc, des pièces d'eau et s'abîme en petites chutes sous de grands arbres. Plus loin, une pittoresque usine, entièrement revêtue d'ardoise, est mue par le ruisseau ; on y fabrique des stores verts au moyen des hêtres de la forêt. Voici maintenant Lyons-la-Forêt, annoncée par une flèche grêle. Il y a un libraire dans cette rue; à côté de la *Clé des songes* et des journaux illustrés se trouve une pile de *Traités de cubage des bois*. Si l'on ne voyait pas la forêt, on la devinerait à ce simple détail relevé au passage.

Cette longue rue n'est pas le Lyons primitif, où naquit ce Benserade que l'on eût pu croire Gascon à son nom et à ses allures :

> L'an que le sieur de Benserade
> Fût menacé de bastonnade.

Plus haut, près des murs apparents d'un châ-

teau ruiné, est le cœur de la petite ville. Sur une grande place, une halle de charpente, coiffée d'un toit aigu de tuiles rouges, donne un certain caractère à ce cadre assez vivant.

La ville est amusante à contempler; la vallée, profonde et verte, ouvre d'heureux horizons jusqu'au delà de Lorleau; vue délicieuse, surtout du carrefour de la route d'Étrépagny, planté de tilleuls et garni de bancs; on est là comme reclus entre les hêtres de la forêt.

Il est 4 heures à peine; en jetant un coup d'œil sur la carte, je calcule qu'il me sera facile d'arriver à Étrépagny à la tombée de la nuit. Je pourrai ainsi traverser la vieille forêt où chassaient les ducs de Normandie, jadis compacte, aujourd'hui déchiquetée par tant de terroirs agricoles. Je suis déjà las, mais peut-être rencontrerai-je en route une voiture.

C'était une illusion, j'ai dû faire à pied ces quatre lieues — sans regretter la course. Dès la sortie de Lyons on est en pleine hêtraie, de beaux arbres, droits et lisses. A un kilomètre à peine s'entr'ouvre une clairière étroite et fort longue. De vastes cultures, des prairies remplies de bétail avoisinent une ferme immense, appelée la Lande, et, de nouveau, voici la forêt

de hêtres; le sol est jonché de feuilles rousses sur lesquelles s'enlèvent vigoureusement des touffes de houx. Silence absolu, pas un chant, pas un bruit de cognée ou de scie : c'est aujourd'hui dimanche. Je croise en chemin des gens basanés et barbus, à la figure loyale, vêtus de blouses bleues; ils me souhaitent cordialement le bonjour; ce sont les bûcherons, allant passer la soirée à Lyons.

Toujours des hêtres, des hêtres sur les plateaux, des hêtres sur les pentes; rarement des chênes ou des charmes. Malheureusement, j'ai abordé les bois en des parages où ces arbres, hauts et droits pourtant, ont des troncs de faible diamètre. Il aurait fallu aller au nord-est de Lyons, au delà du Tronquay, pour trouver un « triage » renfermant des hêtres de cent quatre-vingts à deux cents ans. Plus beaux encore sont les arbres à l'est de la Feuillie.

Cette admirable hêtraie de la forêt de Lyons n'est guère exploitée par l'industrie; on avait essayé de fabriquer de la créosote à Lisors, l'entreprise n'a pas réussi, elle s'est transformée ; on chercha ensuite à produire avec les hêtres de Lyons un gaz d'éclairage qui reviendrait, dit-on, à un prix inférieur à celui du gaz de houille.

Après une montée assez rude entre les arbres, je débouche tout à coup en pleine lumière près de Goupillière. Voici le monotone plateau du Vexin. Des abords du hameau la vue est immense sur l'arc de cercle formé par la forêt, jusqu'à la dépression où coule l'Epte et aux collines du pays de Bray bleuies par l'éloignement.

Au fond du tableau se dresse une hauteur isolée de forme régulière, ce doit être le massif de Talmontier, au sud de Gournay. Le chemin d'Étrépagny se déroule à travers cette campagne riche mais monotone, où les hameaux sont rares; le plus grand est la Neuve-Grange. On descend imperceptiblement dans un pli de terrain où coule la Bonde. Devant moi je vois filer, à grand bruit, des voitures de laitiers portant à la gare les vases pleins de lait, destinés à Paris. A Doudeauville, beau village, on est saisi par une odeur aigre sortant des étables, à quoi je reconnais la drêche de betterave. En effet, Étrépagny possède une sucrerie et les résidus servent à nourrir les vaches qui produisent le fromage de Gournay. Comme nous sommes loin ici des gras pâturages du pays d'Auge!

A la nuit j'atteins enfin Étrépagny, longue et large rue, bordée de maisons de belle apparence

mais n'ayant rien du pittoresque des villes normandes traversées jusqu'ici. Si la petite ville paraît prospère, elle n'a guère à montrer que son hôtel de ville du plus pur style Louis XIII. Il serait digne d'une grande ville.

VII

ROUEN

Les grandes villes de France et les grandes villes de l'étranger. — Rang véritable de Rouen parmi les grandes cités. — Aspect de Rouen. — La vieille ville et la ville moderne. — Le vieux Rouen à l'exposition de 1896. — Rouen monumental. — Rouen intellectuel. — L'industrie rouennaise. — Le coton. — Rouen ville maritime.

(*Carte de l'État-major :* feuille de Rouen N.-O.)

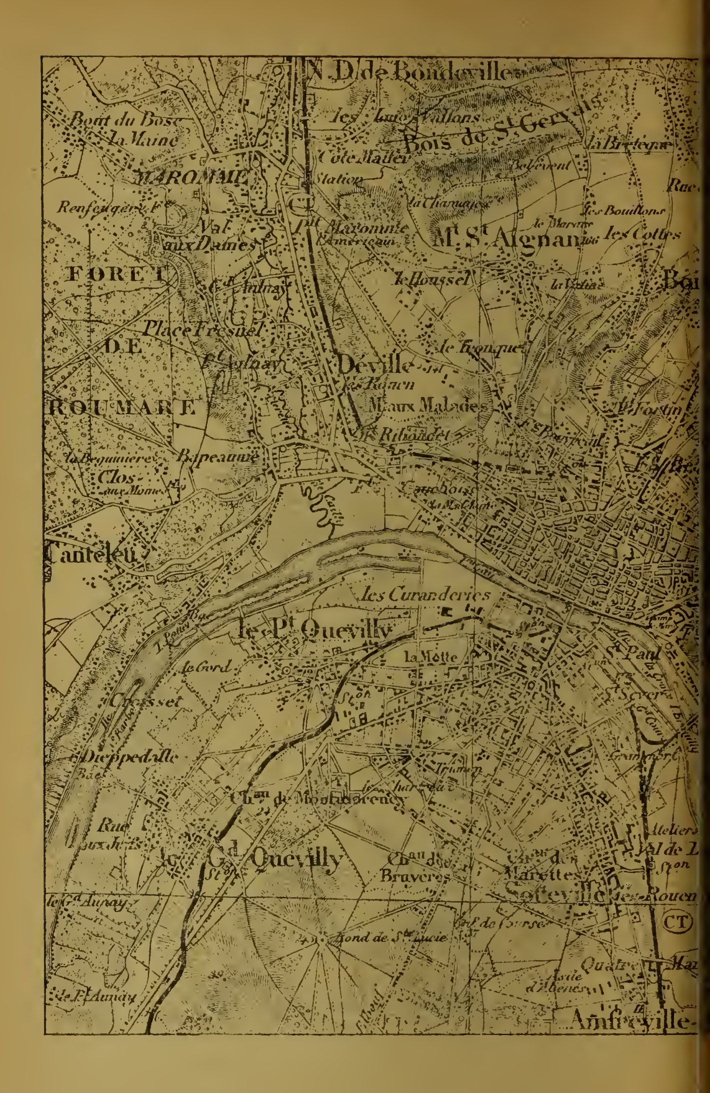
Rouen. Mars.

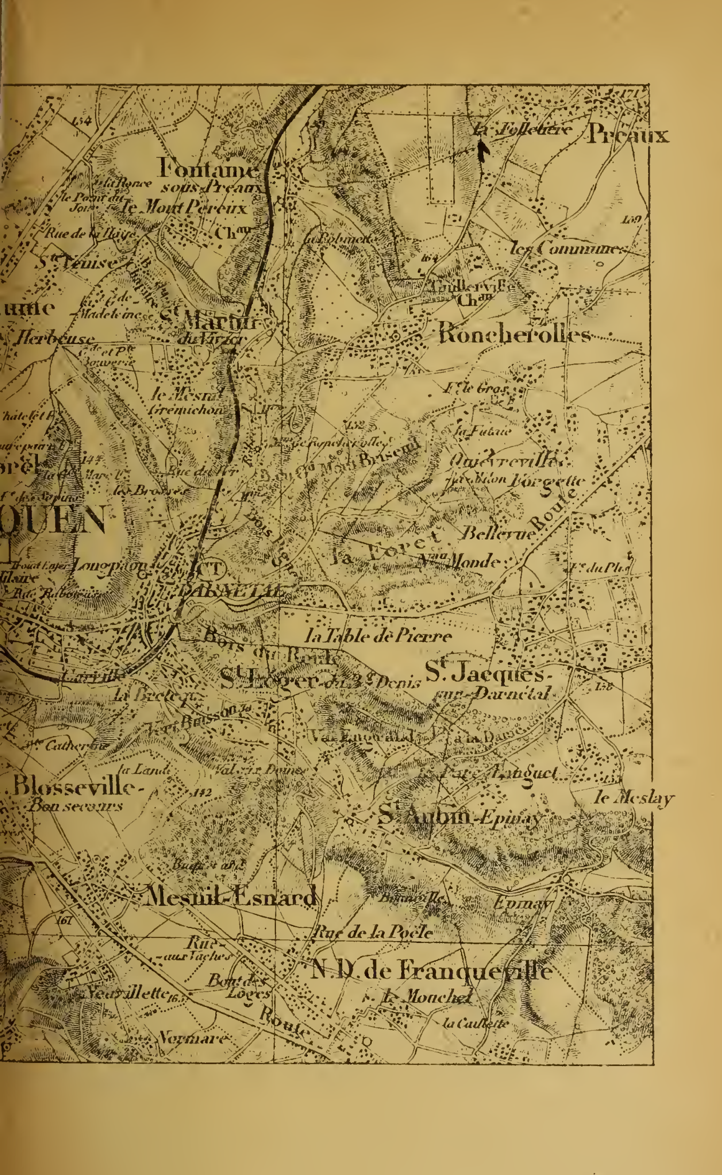
Lorsque nos statisticiens, nos économistes, nos géographes ont à parler d'une ville étrangère, ils mettent pour la plupart une certaine galanterie à ajouter à sa population celle de toutes les communes suburbaines plus ou moins soudées à la cité principale; on arrive ainsi à donner aux grands centres une population plus considérable : Bruxelles, Londres, Hambourg, Genève, pour citer celles-là seulement, ne vont jamais, pour nous, sans leurs faubourgs. Au contraire, s'agit-il d'une ville française, on ne

tient compte que de la commune sans y joindre le reste de l'agglomération ; aussi paraissons-nous avoir des villes moins considérables que les pays voisins. En France même, cette modestie fausse la valeur respective des centres de population. Marseille, ayant tous ses faubourgs sur son territoire municipal, paraît serrer de près, parfois supplanter Lyon qui, en réalité, par ses vastes faubourgs-communes autonomes, la dépasse de beaucoup (1).

Même phénomène ici : Rouen semble distancée par le Havre, celui-ci avait 116.219 habitants au recensement de 1896 et Rouen 113.535 seulement. En réalité, le Havre, avec Sainte-Adresse, Sanvic et Graville-Sainte-Honorine, avait 130.000 habitants, et Rouen, avec ses faubourgs les plus immédiats : Maromme, Notre-Dame-de-Bondeville, Déville, Mont-Saint-Aignan, Bois-Guillaume, Darnétal, Blosseville, Amfreville-la-Mi-Voie, Sotteville et le Petit-Quevilly, réunis à la cité maîtresse par des rangées continues de maisons, comptait plus de 170.000 âmes. Il ne faut pas oublier cette ceinture de communes autonomes de la grande

(1) Voir, sur la population comparée de Marseille et de l'agglomération lyonnaise, le 7e volume du *Voyage en France*.


N. D. de Bondeville
Bout du Bosc
la Maine
MAROMME
Bois de St. Gervais
Côte Mallet
Station
Renfeugère
Val aux Dames
Mt. St. Aignan
les Bouillons
les Cottes
FORET
le Houssel
Place Fresnel
DE
Déville
ROUMARE
Maux Malades
la Beguinière
Clos aux Moines
Canteleu
les Curanderies
le Pt. Quevilly
la Motte
St. Paul
le Gord
Croisset
Dieppedalle
Ch.au de Montmorency
Rue aux Juifs
Ateliers
le Gd. Quevilly
Ch.au des Bruyères
Sotteville
les Rouen
CT
Rond de Ste. Lucie
Quatre
Amfreville



Préaux
la Folletière
Fontaine sous Préaux
le Mont Péreux
Roncherolles
les Communes
St. Martin du Vivier
le Mesnil Grémichon
Quièvreville
Bellevue
la Forêt
DARNÉTAL
Longpaon
la Table de Pierre
St. Jacques-sur-Darnétal
St. Léger
Blosseville-Bon secours
St. Aubin-Epinay
le Meslay
Mesnil-Esnard
Epinay
Rue de la Poële
N.D. de Franqueville
le Mouchel
la Caillette
Vermare
ROUEN

cité normande pour comprendre l'animation de Rouen et ses allures de métropole, l'agglomération réelle dépassant de beaucoup en population les chiffres officiels. Ajoutons une banlieue de gros bourgs industriels, et l'on atteint facilement pour le groupe rouennais une population de près de 200.000 âmes [1].

L'impression laissée au visiteur par Rouen dénote bien une ville de cette importance. Peu de cités ont plus noble aspect et donnent davantage l'impression de la grandeur. Vue des pentes qui supportent la forêt de Rouvray, l'antique capitale normande, étalée dans sa plaine, escaladant ses collines, prolongeant en d'étroits vallons ses puissants faubourgs hérissés de cheminées d'usines, élevant fièrement les tours dentelées et ajourées de ses merveilleuses églises, laisse un souvenir inoubliable.

Mais ce n'est plus la « ville aux vieilles rues »

---

(1) En 1911, le Havre avait une population totale de 136.159 habitants ; Sainte-Adresse, 3.622 ; Sanvic, 10.235 ; Graville-Sainte-Honorine, 16.405 ; Bléville, 3.151 ; en tout, 160.883.

L'agglomération rouennaise s'élevait en 1911 à 204.667 habitants ainsi répartis : Rouen, 124.987 ; Maromme, 4.128 ; Notre-Dame-de-Bondeville, 3.376 ; Déville, 6.887 ; Mont-Saint-Aignan, 4.316 ; Bois-Guillaume, 3.632 ; Darnétal, 7.218 ; Blosseville-Bonsecours, 1.967 ; Amfreville-la-Mi-Voie, 1.552 ; Sotteville, 21.026 ; Saint-Étienne-du-Rouvray, 6.448 ; le Petit-Quevilly, 16.682 ; le Grand-Quevilly, 2.458.

de Victor Hugo, et bien moins encore cette « grande et vilaine ville, puante, étroite et mal bâtie, où l'on ne trouve que de l'industrie et de la boue », dont parle Arthur Young. Celui-ci, tout en remarquant que Rouen était la seule grande ville de France sans rues nouvelles, ne pouvait cependant s'empêcher d'admirer le site :

La route, faisant un zigzag pour descendre plus doucement la côte, présente à l'un de ses coudes la plus belle vue de ville que j'aie jamais contemplée. La cité avec ses églises, ses couvents et sa cathédrale qui s'élève fièrement au milieu, remplit la vallée. Le fleuve présente une belle nappe traversée par un pont, avant de se diviser en deux bras qui enceignent une grande île couverte de bois ; le reste du paysage, parsemé de champs cultivés, de jardins et d'habitations, achève ce tableau en parfaite harmonie avec la grande cité qui en fait l'objet principal.

Le panorama s'est étendu, la ville a débordé sur son cadre de hautes collines ; la Seine, autrefois large et coulant entre des berges indécises, a été rétrécie et régularisée par de vastes quais construits sur les deux rives et supportant les voies ferrées, les hangars, les grues qui constituent l'outillage d'un port moderne. De grandes voies, larges et droites, ont éventré les « vieilles rues » si pittoresques, mais si sales et puantes ; chaque jour voit détruire les derniers spécimens de ces maisons « essentées de bois » ou en co-

lombage, de ces édifices ventrus, à haut pignon, surplombant la voie publique. Ils sont bien rares aujourd'hui et condamnés sans doute à une disparition complète.

Les artistes regrettent ce Rouen évanoui ; les hygiénistes, en voyant dans les quartiers où coule l'Eau de Robec les sombres, misérables et fétides demeures où vit une population hâve et chétive, s'applaudissent de la transformation accomplie. Peut-être aurait-on pu concilier à la fois le souci de la santé publique et celui de l'esthétique en conservant sur le parcours des voies nouvelles les débris du vieux Rouen. Maintenant le sacrifice est consommé, les Rouennais et les étrangers ne peuvent se faire une idée de ce qu'était encore la cité à l'époque du romantisme.

Un artiste de grand talent, M. Jules Adeline, a voulu faire revivre la ville disparue, il a dessiné un « Vieux Rouen » ; on a matériellement reproduit en stuc son dessin et reconstitué ainsi, à Paris, un des coins les plus curieux du Rouen d'autrefois. Cette évocation fugitive fut une des grandes attractions de l'exposition de 1896.

Décrire Rouen m'entraînerait trop loin, c'est un merveilleux musée d'art auquel on a pu consacrer des volumes sans épuiser le sujet. Pour

chacune de ses églises il faudrait une monographie complète. La cathédrale, au porche si précieusement sculpté, dont les tombeaux sont d'inappréciables chefs-d'œuvre; Saint-Maclou, véritable châsse de pierre ; Saint-Ouen, type complet de l'art gothique dans toute son ampleur et sa majesté, dix autres édifices religieux méritent d'attirer et de retenir longtemps le visiteur. Les monuments civils, le palais de justice, l'hôtel de Bourgtheroulde, pour citer ceux-là seulement, sont des œuvres dignes d'admiration. Dès qu'on est sorti des rues modernes, on retrouve presque à chaque pas des hôtels particuliers et des maisons d'un art parfait. De belles fontaines ornent les carrefours. En dépit des démolisseurs, plusieurs voies principales, comme la rue Grand-Pont, ont un peu conservé l'aspect d'autrefois. La rue de la Grosse-Horloge, sur laquelle se courbe l'arcade sculptée qui supporte les cadrans publics et que domine un élégant beffroi, est un des plus beaux coins de ville ancienne conservés en France.

Mais les démolisseurs ont jeté bas le cadre précieux où se déroula la Passion de Jeanne d'Arc. La place sur laquelle se dressa le bûcher de l'héroïne a été rasée pour faire place à des halles banales ; une inscription, une fontaine,

une statue rappellent seules le souvenir du grand drame ; ici les « embellissements » ont été inexcusables.

Les Rouennais, cependant, n'ont point perdu le culte de la Pucelle ; lorsque les religieuses, propriétaires d'une des tours de l'enceinte dans laquelle Jeanne fut menacée de la torture, voulurent jeter bas ce témoin du grand drame national, la population s'émut, la tour fut rachetée au moyen d'une souscription ; elle a été restaurée. C'est le premier monument apparu aux regards du voyageur descendu à la gare de la rue Verte.

Si Rouen est restée fidèle au culte de Jeanne d'Arc, elle a conservé, non moins vif, le souvenir de Pierre Corneille, le plus illustre de ses enfants. Sa statue orne le terre-plein du pont Corneille, dans l'île Lacroix ; l'habitation de campagne du grand poète au Petit-Couronne, simple maison en colombage, est devenue un « musée cornélien ». La grande ville normande ne s'est pas bornée à ce souvenir littéraire ou artistique. Ses autres enfants illustres, Armand Carrel et Boïeldieu, ont leur statue ; Louis Bouilhet et Gustave Flaubert, qui purent obtenir la célébrité tout en restant dans leur province, possèdent aussi leur monument, comme l'abbé de

La Salle qui créa l'institut des Frères des Écoles chrétiennes. Si l'on ajoute à ces effigies le buste de Thouret, membre des États généraux, on voit que Rouen a fait preuve d'un grand éclectisme dans les hommages rendus à ses enfants célèbres. Sa cathédrale a reçu le beau tombeau élevé au cardinal de Bonnechose.

Rouen n'a pas renié la gloire jetée sur elle par Corneille, Boïeldieu et Flaubert ; si elle n'a pas la prédominance universitaire en Normandie, réservée à Caen, ce n'en est pas moins une des villes de France où les choses de l'art et de l'esprit ont conservé le plus de fervents. Ses sociétés savantes sont nombreuses et prospères, ses théâtres ont plus d'une fois donné des exemples de décentralisation, ses bibliothèques, ses musées sont parmi les plus riches de notre pays. En devenant cité de grande industrie, Rouen n'a pas voulu oublier son rôle de foyer intellectuel pour une populeuse et vaste province, elle a su le conserver malgré le voisinage de Paris.

J'ai négligé à dessein une des statues élevées pendant ces dernières années : elle se dresse à la jonction de deux boulevards tracés sur l'ancienne enceinte et bordés de jolis hôtels particuliers, le boulevard Jeanne-d'Arc et le boulevard Cau-

choise. Le personnage représenté dans le costume moderne, si peu esthétique, a joué un rôle considérable en France pendant quelques années. C'est le grand industriel Pouyer-Quertier, qui eut la douleur de signer pour la France le traité de Francfort, le ministre des Finances de M. Thiers, mais surtout, pour Rouen, l'homme qui incarna les sentiments économiques de ce grand centre industriel et des villes voisines. Le monument symbolise la lutte de l'industrie cotonnière contre Paris, Lyon, le Havre, Marseille et Bordeaux; Rouen, au temps de Pouyer-Quertier, fut le centre de résistance des « protectionnistes » contre les « libre-échangistes ». Lille et les sociétés agricoles eurent depuis la prépondérance dans ce combat; cependant l'industrie cotonnière de Normandie n'en reste pas moins âprement hostile à la liberté des transactions. Mais, par bien des indices, on peut supposer un apaisement dans les passions : Rouen est devenu un grand port maritime, et ses industriels, clients de l'étranger pour leurs machines, pour leurs produits tinctoriaux, pour la matière première, ont fait des progrès tels dans la transformation du coton, qu'ils ont réussi à rendre en partie tributaires des centres comme Manchester.

Rouen entre donc dans une voie nouvelle, la

modification profonde survenue depuis 1870 dans ses conditions d'existence se poursuit avec une rapidité extrême.

En vingt-cinq ans, le changement a été radical dans l'industrie rouennaise, le tissage à la main a presque complètement disparu, pour faire place aux tissages mécaniques. La rouennerie moderne rappelle de fort loin la patriarcale industrie qui fit la célébrité et la prospérité de la région.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler les origines de l'industrie du coton en Normandie. On en trouve trace dès 1524 dans des lettres patentes de François I[er]. Le nouveau textile servait à fabriquer des futaines, étoffe mêlée de fil de lin. Cependant les difficultés de se procurer la matière première empêchaient le coton de prendre un grand développement, Rouen continua à tisser la laine et le lin. En 1596, un mémoire adressé à Henri IV signale le coton comme assez répandu. Il faut arriver aux années qui précèdent la Révolution pour trouver une industrie cotonnière importante. Quand, en 1785, les premiers métiers anglais apparurent, on comptait aux environs de Rouen dix-neuf mille fileuses au rouet. Alors on produisait surtout des siamoises, étoffes de coton sur chaîne soie, inspirées par

les vêtements des ambassadeurs siamois venus à la cour de Louis XIV. Ces tissus furent le véritable point de départ de la rouennerie.

Les relations du commerce avec le Levant avaient fait connaître les cotonnades rouges dites d'Andrinople, dont l'éclat et la solidité de teint firent bientôt le succès. Les commerçants rouennais, ne pouvant découvrir le secret de cette couleur, firent venir de Turquie des fils teints; cette importation commença en 1745 : vingt-cinq ans plus tard, Rouen recevait 480.000 kilos de ces fils, valant 9.640.000 francs de notre monnaie. Afin d'échapper à ce tribut payé à l'étranger, on chercha le secret de ces nuances, on ne réussit qu'à obtenir un rouge brun cependant solide. Mais, dans le Midi, Aix et Aubenas avaient pu trouver les teintes vigoureuses d'Andrinople, grâce au climat méridional permettant les séchages rapides qui séparent les diverses opérations. On eut alors l'idée des sécheries artificielles : le résultat fut complet. Rouen se vit désormais en possession d'un rouge grand teint dont les nombreux dérivés permirent d'entreprendre la fabrication de tissus de nuances variées. Aujourd'hui encore les teintureries de Rouen jouissent d'une réputation légitime.

La *rouennerie* était créée, l'impression sur

étoffes apporta l'industrie des toiles peintes. Malgré l'hostilité des ouvriers, le nouveau procédé s'imposa, mis en œuvre d'abord par des travailleurs étrangers qui cachaient jalousement leur secret ; on parvint à le connaître par surprise : désormais Rouen ne cessa de prospérer. Vers 1816, c'est-à-dire après les guerres de l'Empire, l'activité devint énorme ; la ville, toutes les campagnes du pays de Caux étaient remplies de tisserands à la main. Les métiers mécaniques pour le tissage ne pénétrèrent qu'assez tard. En 1861, on comptait encore à Rouen et dans le pays de Caux 110.000 tisseurs à bras, les métiers mécaniques en occupaient 32.000, le nombre des pièces produites était de 1.350.000, la valeur atteignait 85 millions. Le commerce restait encore primitif : Rouen possédait une halle où s'accumulaient les produits ; les acheteurs arrivaient de partout : les Maures du Sénégal s'approvisionnaient de guinées, les Arabes venaient chercher des mouchoirs, des fichus, des toiles de fantaisie. Charles Reybaud a fait, en 1862, un vivant tableau de ces mœurs commerciales, tuées de nos jours par la concurrence, par les relations directes avec les pays de consommation, Algérie et Cochinchine surtout, et par l'intermédiaire des maisons de commission.

Le régime du libre-échange, en mettant cette industrie familiale en présence de la concurrence de l'industrie anglaise, a amené une transformation profonde. Le tissage à la main a périclité en des proportions énormes : le nombre des tisserands était tombé, en 1890, à 18.000. Quand je visitai Rouen pour la première fois, en 1895, on comptait dans le ressort de la Chambre de Commerce de Rouen, 2.339 tisseurs à la main seulement et 8.909 métiers mécaniques. Le pays de Caux renfermait 2.921 tisseurs à la main et 5.911 métiers mécaniques (1).

En somme, la transformation a été heureuse : l'ouvrier de la ville mieux payé, mieux nourri, a déserté la cave humide, où il poussait la navette, pour les ateliers bruyants, mais vastes, clairs et aérés. Les gîtes immondes où vivait le tisserand rouennais sont bien plus rares, on ne trouve plus comme autrefois des quartiers entiers où les parents couchaient sur des sacs pleins de cendre et les enfants sur des tas de guenilles; où s'estimaient à leur aise ceux qui pouvaient avoir une botte de paille! Certes il y a encore bien

(1) En 1905 on recensait cinquante-deux filatures avec 1.043.000 broches et 9.700 ouvriers (1.083.954 broches en 1913); le tissage mécanique possédait trente-six établissements, 16.600 métiers (13.375 en 1913) et 15.000 ouvriers.

des coins pittoresques, mais sinistres, où gîte la misère, dans les quartiers aux maisons déjetées et puantes qui avoisinent l'Eau de Robec, mais ils sont plutôt habités par les ouvriers du port.

D'ailleurs la facilité des communications va peu à peu amener à la périphérie le reste des populations ouvrières, Rouen est une des villes où les tramways ont le réseau le plus étendu. Des lignes électriques traversent la ville en tous sens et pénètrent dans tous les vallons industriels. Ces « cars » légers, filant sans bruit et sans secousses, modifient les conditions d'existence de l'ouvrier. Puisse celui-ci, en prenant goût à la résidence éloignée, perdre l'habitude funeste de l'alcool, fléau de cette vaillante population (1) !

La filature reste la partie capitale de l'industrie cotonnière rouennaise (plus d'un million de broches) ; non seulement elle alimente Rouen et son rayon, mais est en relations incessantes avec les grands centres cotonniers : Thizy, Roanne, Saint-Dié, Remiremont, Épinal, Flers, Lyon. Malgré la concurrence du dehors, elle a résisté, grâce à des ouvriers excellents, d'esprit sage,

---

(1) Par la création de deux autres réseaux, Rouen possède plus de 60 kilomètres de tramways (Note de la 3e édition du 6e volume du *Voyage en France* d'où fut détaché ce volume).

réfractaires aux excitations du dehors. Il n'y a jamais de grève à Rouen, pas plus que dans la vallée de l'Andelle.

Les industriels, de leur côté, ont lutté avec énergie; s'ils ont réussi à prendre pied jusque chez les concurrents les plus dangereux de Rouen, ils le doivent à une persévérance et à une science dignes d'être mises en lumière. J'ai visité, au Petit-Quevilly, les ateliers de M. Pinel; ce grand industriel, après m'avoir fait les honneurs des salles vastes et claires, dotées de l'outillage le plus perfectionné, où l'on teint et file les cotons, m'a montré les échantillons de ses produits. Il a réussi à donner à la fibre végétale l'aspect un peu hérissé de la laine et l'éclat de la soie. A voir ces merveilles de souplesse et de nuances délicates, les profanes comme moi ne peuvent croire qu'ils ont sous les yeux du coton, textile un peu terne. Même les gens du métier s'y laissent prendre; un acheteur de filés, après avoir bien examiné les échantillons, disait à brûle-pourpoint :

— Et maintenant, entre nous, quelle est la proportion de laine là dedans?

Or, de la laine il n'y en a pas une fibre, mais le coton, traité par des chimistes et des ingénieurs tels que M. Pinel, prend à volonté l'aspect

d'autres textiles. Aussi Rouen entre-t-il pour beaucoup dans la fabrication des tissus à bon marché ; Lyon, pour certaines soieries, Roubaix et Elbeuf, pour certains lainages, l'Allemagne et l'Angleterre, pour des filés de nuances bizarres, sont ses tributaires. Le grand mérite des industriels rouennais est de n'avoir pas désespéré ; leur volonté, servie par un véritable génie, a maintenu la Normandie à son rang. C'est un miracle dont le patronat seul est capable ; des chefs de maison, mettant la main à la pâte, ayant une science commerciale profonde, connaissant les besoins des industries du dehors, peuvent atteindre ce résultat ; le chef d'une collectivité ne saurait y parvenir.

Rouen cependant, comme Elbeuf, est malheureusement tributaire de l'étranger pour ses machines et ses produits tinctoriaux. L'Allemagne, l'Angleterre, la Suisse, restent les maîtres pour cette partie de notre outillage. Il y a là ample matière à l'étude pour nos chimistes et nos mécaniciens, qui devraient attirer à la France les millions payés chaque année à l'étranger.

Le génie de notre pays n'est cependant pas incompatible avec cette science délicate de la mécanique. J'ai vu, dans la très curieuse usine de M. Rivière, où l'on fait les tissus élastiques :

bretelles, ceintures de gymnastique et de la toile à voile en coton pour les yachts, des métiers dus entièrement aux fabricants. Ce qu'on a réussi là pourrait s'obtenir ailleurs si l'engouement pour les métiers étrangers n'était pas si vif (1).

Quant aux produits pour la teinture, Rouen n'a pas même cherché à les fabriquer. Elle possède cependant, au Petit-Quevilly, une des plus grandes usines chimiques de France, ce sont les établissements Malétra, répartis en deux groupes, Petit-Quevilly, avec 800 ouvriers, et Lescures avec 150, mais c'est ce qu'on pourrait appeler la grosse industrie chimique, et non celle, plus délicate, des couleurs. On y fabrique l'acide sulfurique au moyen des pyrites de Sain-Bel, près de Lyon (2). On y traite les sels tirés des salines d'Arzeu en Algérie. Les établissements Malétra ont acquis l'exploitation de la *Sebkra-el-Melah*, ou lac salé, ils l'ont reliée au port d'Arzeu par une voie ferrée spéciale. Les salines donnent 25.000 tonnes par an, extraites

(1) Voir dans le 8e volume le récit des difficultés rencontrées par un grand industriel de Bourgoin (Isère) pour faire adopter les métiers à filer et à tisser de son invention.

(2) Voir, sur les mines de Sain-Bel, le 7e volume du *Voyage en France*.

par des ouvriers espagnols ou marocains, 15.000 sont vendues sur place ou conduites dans le Sud oranais par wagon complet; des caravanes de chameaux viennent chercher au terminus [1] le sel pour le conduire dans le Sahara ou le Sud marocain. Les 10.000 autres tonnes sont envoyées d'Arzeu à Rouen.

Petit-Quevilly et Sotteville sont de populeux et amples faubourgs isolés dans le coude de la Seine, où ils peuvent s'étendre longtemps encore avant d'être arrêtés par les futaies de Rouvray. Les autres annexes industrielles, au contraire, enfermées entre les pentes de petits vallons : Darnétal, sur le Robec — ville qui a perdu son industrie lainière, mais qui teint et imprime pour Lisieux, pour Louviers et Elbeuf, — Déville, Maromme, Notre-Dame-de-Bondeville sur la rivière de Cailly, doivent s'étendre en longueur et prolonger en amont leurs lignes de maisons, gagnant de proche en proche de nouveaux villages à l'agglomération rouennaise.

Ce qui a le plus modifié l'aspect de Rouen depuis vingt-cinq ans, c'est l'agrandissement, on pourrait même dire la création de son port.

---

(1) Actuellement Colomb-Béchar permet d'envoyer les sels à l'entrée de Figuig.

Jusqu'en 1850, les quais ne voyaient pas arriver de navires de plus de 300 tonneaux, les travaux d'endiguement de la Seine en donnant plus d'amplitude au flot de marée, ont peu à peu accru les fonds; en 1875, Rouen avait déjà un mouvement de 400.000 tonnes; des dragages, un balisage et un éclairage complets ont si bien amélioré l'estuaire et le fleuve que, cinq ans plus tard, en 1880, le mouvement atteignait 500.000 tonnes; Rouen se plaçait d'un bond au quatrième rang des ports français.

On ne s'en est pas tenu à ce résultat : le chenal, sans cesse dragué, creusé d'ailleurs par le flot contenu entre les digues qui avaient rétréci le fleuve, a permis aux grands navires pétroliers de monter jusqu'à Rouen. Pour faire face à ce mouvement, la Chambre de Commerce a construit des quais verticaux ayant, sur les deux rives, une longueur de 4.800 mètres [1]. Des voies ferrées les relient aux gares, des grues fixes ou flottantes, de vastes hangars, un élévateur à grain composent un des outillages les

---

(1) Les travaux d'agrandissement ont porté la longueur des quais utilisables à 6.700 mètres; les projets de nouveaux quais et de bassins accroîtront encore cette étendue dans de très grandes proportions. On prévoit l'approfondissement de la Seine pour recevoir des navires de 8^{m} 50 de tirant d'eau.

plus complets que l'on puisse rencontrer. A ces quais, des navires de 7 mètres 50 peuvent venir s'amarrer et effectuer commodément leur chargement et leur déchargement. L'aspect de ce port maritime est vraiment grandiose. Pendant l'année 1894 il avait reçu ou expédié 5.358 navires, dont 88 calaient plus de 6 mètres, montés par 62.473 hommes d'équipage. Le total des tonneaux de jauge fut de 2.125.028. Les navires chargés représentaient 1.609.730 tonnes de marchandises [1]. C'est là un mouvement *maritime* ayant pour limite le grand pont. En amont, la Seine ne reçoit que des bateaux fluviaux. 4.527 voyages de chalands, gabares ou bateaux à vapeur allant vers Paris, ont animé le bassin fluvial et donné lieu à la manutention de 1.029.172 tonneaux de marchandises. A la descente, il y a eu 2.933 voyages ayant amené un mouvement de 326.353 tonnes [2].

---

(1) Cette année 1894 fut très brillante, les blés et les vins étant entrés en grande quantité en prévision du vote de droits sur ces produits.

(2) L'année 1913 a donné comme mouvement : navires chargés : entrées, 4.388 navires jaugeant 2.588.008 tonnes; sorties, 4.219 navires jaugeant 2.494.028 tonnes. Les importations ont été de 4.124.209 tonnes et les exportations de 343.396 tonnes. Le cabotage a donné lieu à un mouvement de 382.588 tonnes, entrées et sorties réunies.

Pendant la guerre le développement a été extraordinaire. Rouen

Les terre-pleins occupent 33 hectares et, malgré les wagons qui procèdent sans cesse à l'expédition des produits importés, sont couverts d'immenses piles de marchandises. Sur la rive droite, la plus vivante, celle qui confine à la ville, les vins et les blés forment la plus grande partie du trafic. De l'autre côté, au faubourg Saint-Sever, en des bassins fermés par des îles réunies au rivage, les pétroles, les bois, les charbons donnent lieu à une activité plus considérable peut-être; elle frappe moins le visiteur.

Rouen est un port en pleine prospérité, dont l'avenir est superbe. Mais, par la nature même de son trafic, il est très sujet aux fluctuations économiques. Les vins et les blés entrent en quantités plus ou moins grandes selon les résultats de la récolte et des tendances qui prévalent en France. L'année 1896, pour citer celle-là, présenta une dépression considérable si on la compare à 1894 et 1895 qui virent arriver d'Espagne des quantités énormes de vin [1].

---

fut alors le premier port de France par le nombre des navires et le tonnage des marchandises; il dépassa de beaucoup Marseille. (Voir le chapitre final sur les progrès de la Normandie.)

(1) Le chiffre s'est encore accru, il atteignait 2.548.612 hectolitres en 1905, venant surtout d'Algérie. En 1913, l'Espagne seule envoyait 466.312 hectolitres et l'Algérie 2.487.781, elle en avait fourni 3.786.848 en 1912.

Le port s'étend donc sans cesse. En prévision de l'insuffisance des quais actuels, on a tracé, dans les prairies qui s'étendent vers Croisset, un superbe boulevard allant du quartier de la Madeleine au pied de la riante colline de Canteleu. Cette avenue, plantée d'une double rangée d'arbres, est précédée vers la Seine d'une large zone où pourront être établis des terre-pleins et des voies ferrées ([1]); en arrière, au débouché du vallon de Cailly, de grands bassins sont envisagés.

Ainsi conçu, le port de Rouen, situé dans l'intérieur des terres, à 120 kilomètres de la mer en suivant les immenses méandres du fleuve, à 70 kilomètres seulement à vol d'oiseau, est un des plus beaux de France; des fenêtres du majestueux « Palais des consuls », c'est-à-dire de la Bourse, autour de laquelle se tient chaque vendredi une réunion des commerçants et des agriculteurs de la région, la vue de ces vastes quais et des grands navires à haute mâture donne une puissante idée de la richesse de la capitale normande.

---

(1) Cette nouvelle voie ne figure pas encore sur la carte d'État-major dont nous donnons un extrait.

L'activité répond à l'aspect, il y a là tout un peuple de portefaix travaillant au déchargement des navires, population ardente au travail, mais affligée du vice d'ivrognerie. Quand les arrivages sont nombreux, ces ouvriers gagnent facilement de gros salaires qui passent dans les cabarets sordides qui avoisinent le port, en des rues sombres et bruyantes qui contrastent étrangement avec le noble aspect de l'opulente cité, avec les idées d'élégante gastronomie qu'éveille la ville où se modelait, il y a deux cents ans, la faïence dite « Rouen à la corne », où les hôtels ont conservé la recette du caneton à la rouennaise, où l'on fait encore du sucre de pomme. « Et le premier citron à Rouen fut confit », si l'on en croit Boileau [1].

(1) Voir dans le 46e volume du *Voyage en France* une autre description du port de Rouen et la descente du fleuve jusqu'au Havre. A la fin du présent volume un chapitre complémentaire sur la Normandie pendant la guerre.

VIII

LE ROYAUME D'YVETOT

Faubourgs rouennais. — La vallée de Cailly. — Barentin et Pavilly. — Le pays et la ville d'Yvetot. — Le pays de Caux. — Le royaume et les rois d'Yvetot. — Bolbec et sa vallée. — Lillebonne et ses ruines romaines.

(*Carte de l'État-major :* feuilles de Rouen N.-O. ; Neufchâtel S.-O.; Yvetot S.-E., S.-O.)

Yvetot. 29 mars.

Le mascaret se produisant à date et heure fixes, j'ai dû venir, malgré une pluie battante, dans la partie du pays de Caux qui fut jadis le minuscule et un brin fantaisiste royaume d'Yvetot. Les éclaircies ont été rares depuis trois jours, mais enfin il y en eut, cela rendait possible la visite de ce coin de Normandie.

Le tramway électrique m'a conduit de Rouen, à travers Déville, jusqu'à Maromme dont les maisons aux toits d'ardoise et les usines sont jetées en désordre au fond de la vallée du Cailly. Ce paysage industriel ne manque pas de grâce : les collines sont fraîches et boisées, les jardins

et les parcs masquent la banalité des constructions manufacturières. Cette vallée du Cailly est une véritable rue commençant à la barrière du Havre à Rouen et se prolongeant pendant 11 kilomètres jusqu'au delà de Malaunay, point de jonction des lignes d'Amiens et du Havre. La rivière, née de sources filtrées par la craie, est une des plus claires et des plus pures que l'on puisse voir; mais, à partir de Monville jusqu'à la Seine, une centaine d'usines transforment le joli cours d'eau en un égout nauséabond.

Toute la vallée n'est qu'un chapelet de fabriques. Déville a l'une des plus vastes usines de France pour le traitement du cuivre et du plomb. Dans la gare des marchandises de Maromme, des piles de balles de coton sont déchargées, on entasse des ballots de tissus dans les wagons. A côté une aciérie embrase le paysage de ses feux. La rue de manufactures se poursuit par Notre-Dame-de-Bondeville et le Houlme. Après avoir traversé la station de Malaunay, la voie franchit la vallée sur un viaduc pour pénétrer dans un grand tunnel, d'où l'on voit se prolonger vers le nord la chaîne des usines.

A l'issue du souterrain le train traverse un instant une jolie campagne de bosquets et d'herbages clos de hêtres et complantés de pommiers.

Ce n'est qu'une apparition, le chemin de fer enjambe par un viaduc assez hardi la vallée profonde de Sainte-Austreberthe au-dessus de la petite ville de Barentin, hérissée de toits d'usines; c'est encore un centre cotonnier. En quelques secondes on atteint une nouvelle station dominant Pavilly, autre ville de fabriques qui remplit le fond de la vallée et dont les toits d'ardoise se groupent autour de deux flèches d'église.

Et la voie ferrée quitte enfin la région des fabriques pour gravir le plateau du pays de Caux, au milieu de vastes cultures couvrant une terre jaune. Le paysage a pris un caractère bien particulier. Peu de grands villages; les hameaux sont formés par des maisons jalousement installées au milieu d'un enclos fermé par des levées de terre sur lesquelles croissent des hêtres et des chênes. Ces enclos s'appellent des masures; les talus, comme en Bretagne, se nomment des *fossés*. Ce n'est point là une fermeture contre les maraudeurs ; fossés et grands arbres ont pour but de préserver les pommiers de l'atteinte des vents.

Je voudrais bien voir de près ce paysage si particulier. Un rayon de soleil a percé les nuages, la pluie semble cesser, je m'arrête à Motteville, agglomération de *masures* groupées autour

des deux flèches d'une église assez simple malgré ce luxe de clochers. De belles maisons de brique et de pierre blanche commencent à s'élever dans le village.

Au delà de Motteville, les vastes cultures de betteraves et de céréales et les prairies artificielles alternent avec les hameaux enfouis sous les arbres. Un des groupes que je traverse pour gagner Yvetot s'appelle le Carreau, c'est du reste le nom de tous les centres d'habitation, de toutes les croisées de route. Là sont des cabarets où les paysans viennent boire de l'alcool, plaie de ce pays. L'alcool est devenu un tel besoin pour la population, que l'ouvrier de ferme exige avant tout sa ration d'eau-de-vie. Ces « carreaux », à certaines heures de la journée, en disent long sur la dégénérescence de la race.

Le Caux a malheureusement trop de facilités pour produire le poison ; chaque « masure » est une petite distillerie où l'on traite les lies et les cidres du cru. Cela ne suffisant pas, l'eau-de-vie de cidre étant d'ailleurs assez chère, les débitants ont recours aux alcools de grains et de betteraves. Sous ce climat pluvieux l'homme ne saurait vivre autant au grand air que dans le Midi, il se réfugie au cabaret.

Sur tout le plateau, pas un ruisseau, pas une

source, on conserve l'eau des pluies en de grandes mares dont la création est facilitée par la nature argileuse du sol. Les puits sont très profonds, on y puise par le moyen primitif des seaux. La Normandie, sous ce rapport, est bien moins avancée que des pays, réputés barbares, où les norias, mues par le vent ou des manèges, donnent, en abondance et sans fatigue pour l'homme, toute l'eau nécessaire.

Yvetot, le chef-lieu de l'arrondissement, ancienne capitale du « royaume », s'annonce par une interminable rue bordée de maisons d'aspect banal. Les autres voies n'offrent pas plus d'intérêt, c'est propre, large, mais d'un calme excessif. La vieille ville aux logis de bois et de torchis fait place à des maisons de brique. L'église, de style jésuite, est également en brique. En somme, un très grand village, où l'on devine une profonde décadence.

Ce n'est point parce que la ville a perdu sa royauté honorifique, mais parce qu'elle n'est pas outillée pour lutter contre ses voisines, les villes des vallées dotées d'eaux courantes. Sur ce haut plateau où, jadis, chaque maison abritait un métier à tisser, l'industrie moderne n'a pu trouver le liquide pur dont elle a besoin. En outre, Yve-

tot n'est qu'un lieu de passage et non un point de jonction pour le chemin de fer. A ses côtés Bréauté, Motteville, Barentin sont devenus des stations d'embranchement, les voyageurs qui y changent de train ne vont guère à Yvetot, ils se rendent plus volontiers à Rouen et au Havre. Les campagnes voisines auraient sans doute fait d'Yvetot leur centre si des embranchements y avaient abouti..

Aussi la ville, trop vaste déjà au milieu du dix-neuvième siècle pour 9.000 habitants et, par conséquent, pour les 10.000 qu'elle comptait après la Révolution, est-elle vraiment démesurée pour les 7.617 reconnus au recensement de 1891 [1]. La dépopulation est rapide: en 1872 encore, on comptait 8.282 âmes.

La cause principale de cette diminution est le drainage des ouvriers tisserands par les vallées industrielles de Barentin et de Bolbec. Le tissage à la main a fait place à l'industrie mécanique, les ouvriers sont allés dans les usines, l'exode a été énorme, cependant les émigrants ont conservé très vif le souvenir de leur ville d'origine. Le rédacteur d'un journal d'Yvetot, M. Partridge,

(1) Le recensement de 1906 donnait seulement 7.133, celui de 1911 en signalait 7.126.

à qui j'ai dû de précieux renseignements, me disait que sa feuille se vendait à 400 exemplaires à Barentin, ville située en dehors de l'arrondissement et à laquelle la gazette ne consacre pourtant pas une ligne.

Avant 1889, Yvetot comptait une quarantaine de fabricants faisant tisser le mouchoir dans les campagnes. En 1895 il en restait quatre, dont un faisait tisser des étoffes mélangées de laine, de soie et de coton destinées surtout à l'Algérie : un second ne faisait que le mouchoir, les deux autres le mouchoir et la cotonnade. Ensemble ces quatre fabricants occupaient de 1.500 à 1.600 ouvriers. Il y en eut plus de 10.000. Deux petites fabriques de chapeaux, une grande minoterie, une cidrerie, ne réussissent pas à galvaniser la pauvre ville. L'arrondissement tout entier a été atteint. En 1872 il comptait 125.412 habitants, en 1891 il en restait 106.610 et 100.165 en 1896 (1).

Telle est cette petite ville que le titre de ses seigneurs, chansonné par Béranger, a illustrée et dont l'aspect morose ne saurait être décrit ; la grande distraction est de regarder passer les trains ou de se rendre dans les « fonds », plis

(1) 93.318 en 1906 et 89.201 en 1911.

du plateau ombragés par quelques ormes. Béranger, qui n'avait cependant jamais vu Yvetot, a bien rendu le calme de la cité en faisant le portrait du roi :

Il était un roi d'Yvetot
  Peu connu dans l'histoire,
Se levant tard, se couchant tot,
  Dormant fort bien sans gloire
Et couronné par Jeanneton
D'un simple bonnet de coton,
      Dit-on,
Oh! oh! oh! oh! ah! ah! ah! ah!
Quel beau petit roi c'était là!
      Là, là.

On a cru longtemps que ce « roi » était une légende, mais les traces historiques de cette royauté abondent. On a trouvé un acte de vente, daté de 1401, par lequel Martin d'Yvetot vendit sa royauté à Pierre de Vilaines. Un autre acte de vente, daté de 1461, reconnaît Guillaume Chenu pour prince et roi d'Yvetot. En 1491, parmi les « reçus pour gages » — nous dirions aujourd'hui la solde — des cent gentilshommes de Charles VIII, figure la signature de Jean Boucher, chevalier, roi d'Yvetot. Des lettres patentes du 15 août 1543 donnent le titre de roi d'Yvetot à Martin du Bellay. La tradition était

tellement établie que lorsque Henri IV prit Yvetot il s'écria :

— Je suis toujours assuré de cette royauté !

Plus tard, ayant eu Paris, ce qui était d'autre importance, il exigea pour le seigneur d'Yvetot place honorable à sa cour, « selon le rang et qualité qu'il doit tenir ».

De cession en cession, la royauté d'Yvetot arriva en 1688 à l'illustre famille dauphinoise et lyonnaise d'Albon, dont le chef actuel, marquis d'Albon, a droit à ce titre honorifique de roi.

Les « terres du Royaume », c'est-à-dire les cultures aux environs d'Yvetot, sont loin de donner des produits en rapport avec la fertilité du sol. Cette région n'a pas encore été dotée de tous les progrès modernes au point de vue agricole. Le rendement du blé à l'hectare est de 25 hectolitres environ, il peut aller jusqu'à 27. On constate une dépréciation considérable de la propriété, le prix de l'hectare est de 2.400 francs en moyenne ; à 3.000 francs on le considère comme rémunérateur. Les propriétaires accusent le régime économique du bas prix des terres, ils s'en prennent même aux Elbeuviens qu'ils soupçonnent de libre-échangisme, parce qu'Elbeuf,

si inféodée cependant à la protection, demande l'entrée des matières premières, c'est-à-dire de la laine. A les entendre, si Elbeuf achetait des laines indigènes au lieu de laines exotiques, on reprendrait l'élevage du mouton. D'après un dicton cauchois, le nombre de sacs de blé sur une ferme est en rapport avec le nombre des moutons, ceux-ci donnant des engrais riches et abondants. La théorie est spécieuse, des méthodes culturales mieux comprises, l'emploi des machines agricoles et des engrais chimiques vaudraient mieux que les troupeaux d'ovidés pour faire produire au sol tout ce qu'il peut donner. Dans une visite que fit, en 1894, aux environs d'Yvetot, une délégation des agriculteurs du Nord, excursion racontée par M. Henry Sagnier, on prend sur le vif l'erreur fondamentale des agriculteurs cauchois; ces cultures mal ou pas sarclées, ces blés maigres ont fort surpris les cultivateurs flamands, accoutumés à des terres entretenues avec soin.

Yvetot et sa campagne sont rapidement parcourus, si rapidement que la journée me paraîtra longue. Je comptais aller voir le fameux chêne d'Allouville, qui porte fièrement ses neuf siècles et renferme une chapelle dans son tronc d'une



Vattetot sous Beaumont
Ricarville
Bolleville
Beuzevillette
Lintot
BOLBEC
Grand Camp
LILLEBONNE
Radicatel
Triqueville
N. D. de Gravenchon
Norville
QUILLEBEUF
Petit Ville
St. Maurice d'Etelan
St. Aubin sur Quillebeuf
Marais Vernier
124
Vx. Port
FORÊT DE BROTONNE
Guerbaville
Vatteville - la Rue
S. Nicolas - de Bliquetuit
Villequier
128
S. Arnoult
Anquetierville
CAUDEBEC
CT
Bretteville
Louvetot
le Bois Himont
Allouville - Bellefosse
Auzebosc
Valliquerville
YVETOT
SP
Ecalles Alix
St. Clair sur les Monts
Touffreville la Corbeline
Mont de l'If
Fréville
Carville la Folletière
Blacqueville
Bouville
Villers - Ecalles
Croixmare
le Mesnil-Panneville
Goupillière
Pavilly
Barentin
Rouen
Emanville
Limezy
Flamanville
Auzouville
150
179
132
Roumare
St. Pierre-de-
Varengeville
la Vaupalière
Henouville
Duclair
le Trait
Berville sur Seine
Anneville - sur Seine
Ambourville
St. Martin de Boscherville
Bardouville
Yainville
84
Jumièges
Mesnil sous Jumièges
Barneville
Epinay - sur Duclair
Ste. Marguerite - sur Duclair
Rançon
S. Paer

circonférence de 15 mètres, mais c'est à une heure de marche seulement et l'après-midi ne serait pas entamée. Je préfère aller voir Bolbec et Lillebonne, puis gagner Caudebec à pied si le temps se met décidément au beau.

D'Yvetot à Nointot le paysage ne change guère ; toujours les fossés enfermant les masures dont les constructions diverses, habitations, granges, étables, bergeries, sont séparées, par la crainte du feu sans doute, et forment ainsi avec chaque ferme de petits hameaux. Peu de grandes cultures, partout des bouquets d'ormeaux.

Nointot est la gare de Bolbec sur la grande ligne. Bien que cette ville ait maintenant un chemin de fer spécial, les voyageurs continuent à passer par l'ancienne station, ils évitent les arrêts de Bréauté et, en un quart d'heure d'omnibus, descendent au cœur de Bolbec.

Cette grosse cité industrielle est au fond d'un de ces vallons si profondément creusés du pays de Caux. Trois ravins se réunissent et offrent à la ville leurs étroites fissures où les maisons se sont alignées sur une rue unique. Au point de jonction, une voie principale, large, bordée de belles maisons, sur laquelle aboutissent d'autres rues, forme le cœur de Bolbec. On s'attendait à

une sordide bourgade industrielle et l'on trouve une vraie ville, plus digne de ce nom que maints chefs-lieux ! Beaucoup de constructions monumentales, des villas, des parcs, des fontaines, contribuent à donner à Bolbec un aspect prospère. Mais les principaux édifices sont les usines dont les hautes cheminées se dressent dans toutes les vallées et jusqu'au flanc des coteaux. La ville, assez active pour posséder une chambre de commerce, possède de nombreuses filatures occupant 100.000 broches (177.384 en comptant celles de Lillebonne), de nombreux tissages mécaniques faisant mouvoir 3.000 métiers et, pour le mouchoir, occupe encore 2.500 tisseurs à la main. La fabrique met en œuvre environ 5 millions de kilogrammes de coton et livre au commerce une quantité de tissus évaluée à 15.500.000 francs.

Au-dessous de Bolbec, la vallée est un délicieux couloir de parcs et de châteaux entremêlés d'usines et de maisons rustiques ; malgré ce caractère industriel, c'est une des plus riantes de Normandie. Après Gruchet-le-Valasse, où se montrent des cités ouvrières autour d'une grande fabrique, le paysage se fait plus aimable encore : des prés, des bois, des châteaux. Partout d'heureux détails : ici la tourelle de Valasse ; au Bec-

quet, de jolis vallons latéraux; des chaumières sur les pentes, des jardinets soigneusement entretenus.

Plus loin la vallée s'élargit, des prairies marécageuses, un sol noir et gras précèdent Lillebonne dont le haut donjon barre le passage vers la Seine. Mais plus hautes encore sont les cheminées des usines de Lillebonne, annexes de l'industrie de Bolbec.

Lillebonne est aujourd'hui une petite ville où rien n'attirerait le touriste sans les ruines bien conservées d'un théâtre romain, seul reste de *Juliobona,* la métropole de cette partie des Gaules. L'hémicycle est entier, il fait face aux ruines du château féodal ; on a trouvé dans les décombres une belle statue, aujourd'hui au Louvre. Les usines, grandes, entourées de jardins fleuris, n'ont pas trop sacrifié le charme tranquille de ce débouché du Bolbec vers l'estuaire de la Seine, comblé et remplacé ici par de vastes prairies.

La pluie a repris, une pluie froide et aigre qui m'empêche de faire la course pédestre de Caudebec ; il faut me résigner à prendre le train, remonter vers Bolbec et gagner la gare de Bréauté. Le paysage entre Bolbec et cette station est charmant : beaucoup d'arbres, de

jolies maisons rurales, un élégant viaduc de brique rouge, font des abords du village de Mirville un des coins les plus riants de Normandie — malgré la pluie qui me poursuit jusqu'à Yvetot.

IX

LE MASCARET

Le plateau d'Yvetot. — Le bassin de Sainte-Gertrude. — Arrivée à Caudebec. — Le mascaret pendant la nuit. — Paysage matinal. — Les vieilles rues de Caudebec. — L'église Notre-Dame. — Mascaret du matin. — Saint-Wandrille. — Jumièges. — Duclair. — La vallée de Sainte-Austreberthe.

(*Carte de l'État-major :* feuilles d'Yvetot S.-E. ; Lisieux N.-E.)

Pavilly, 30 mars.

Le vent est venu, chassant les nuées ; le ciel soudain s'est rasséréné. Par une lumineuse fin de jour, l'omnibus de Caudebec traverse les rues tranquilles d'Yvetot et, rempli de visiteurs accourus pour assister au mascaret, s'engage sur une route jadis bordée de peupliers superbes. Un cri d'alarme jeté par un fermier a fait croire que les racines traçantes gênaient la charrue, le service vicinal a impitoyablement abattu les arbres, même ceux que leur situation au fond de tranchées profondes rendait fort innocents des maux dont on les accusait.

C'est un véritable meurtre; on plantera des pommiers à la place de ces beaux ombrages, dit-on.

La plaine est devenue plus morne. Peu accidentée aux abords d'Yvetot, elle forme bientôt de grandes ondulations. Les vallons qui découpent le plateau ont leur tête aux abords mêmes de la route; c'est ainsi qu'on voit se creuser, vert et profond, le ravin de Saint-Wandrille. Bientôt la route dévale rapidement dans la grande dépression de Sainte-Gertrude, que couvrent les forêts de Maulévrier et de Saint-Arnoult, bien entretenues, bien percées, dont les futaies et les taillis remplissent tous les plis de la vaste combe. Au-dessous de ces bois, près du hameau du Pavillon, un ruisseau se forme par d'abondantes et admirables sources, issues des eaux tombées sur le plateau d'Yvetot. Il fait aussitôt mouvoir des moulins.

C'est le Caux ou Caudebec, bientôt riviérette admirable, coulant en deux bras accrus par d'autres sources limpides. Au fond du vallon vert, au delà d'une usine, apparaît une petite ville dominée par les hauts combles et la flèche élégante d'une des belles églises de Normandie. C'est Caudebec. Elle est précédée de tanneries nombreuses. La route s'engage dans une

rue étroite et débouche sur le quai, au bord de la Seine, étroitement contenue entre ses digues.

Il est presque nuit quand nous mettons pied à terre et le mascaret doit se produire à 8 heures et demie. L'aimable maire de Caudebec, M. de Caumont, prévenu de ma visite, m'a offert l'hospitalité ; le spectacle de la barre atteint toute sa grandeur au pied même de la belle terrasse qui supporte son jardin.

La nuit est venue : sur le quai, éclairé par de rares becs de gaz, la foule est nombreuse déjà ; parmi les curieux sont deux capitaines de vaisseau de la marine russe, deux frères. L'aîné, M. Alexis d'Abaza, aide de camp de S. A. I. le grand-duc Alexis, fait demander à M. de Caumont l'autorisation de pénétrer dans le parc ; il a amené toute sa famille, les enfants sont nombreux.

On nous prédit un beau mascaret, les bourrasques qui ont tant gêné mon voyage ont au moins pour résultat d'exaspérer l'Océan. Ce matin déjà le flot a été superbe. Il en sera de même ce soir.

Sous la terrasse du jardin, la Seine coule silencieuse, reflétant les lumières de Caudebec ; le bac à vapeur et les bateaux amarrés au

quai (1) s'en vont vers Villequier, à la rencontre du flot qui pourrait les culbuter s'ils ne présentaient pas la proue. Sans le bruit de la pluie et les rumeurs lointaines de la foule, le silence serait profond.



Il est l'heure. Chacun prête l'oreille ; au loin, vers l'ouest, un murmure, d'abord sourd, se fait

(1) Le port de Caudebec présente un mouvement assez considérable. — En 1913, les entrées se sont élevées à 370 navires jaugeant 7.215 tonnes.

entendre ; il croît rapidement, c'est maintenant comme un grondement de tonnerre accompagné de bruissements de vagues ; à peine a-t-on le temps de percevoir ce bruit et une ligne sombre apparaît, accourt, formant vers les rives des masses d'écume, et présentant au sommet des crêtes neigeuses. C'est le flot : irrésistible, il se présente sous la forme d'une lame d'eau, haute de trois mètres, semblant rouler sur elle-même et retombant en volutes d'écume. Elle se précipite sur les quais, fait jaillir des fusées, inonde les curieux qui s'enfuient en poussant des cris d'effroi.

Un second flot, moins puissant, se produit, puis viennent des lames plus amples, moins hautes, ce sont les *ételles*. Et la Seine semble remonter vers sa source, livide, bouillante, comme en proie à la fureur. En quelques minutes, le flot, tout à l'heure à la base des quais, en atteint le bord.

Un à un, les bateaux reviennent de Villequier et reprennent leur poste d'amarrage.

Au point du jour j'étais debout pour parcourir la ville, à peine aperçue hier. Elle est gracieuse et pittoresque, grâce surtout au site admirable qui l'encadre. La Seine est comme un bassin fermé par de belles collines. Au fond, au delà

des terres basses gagnées sur le fleuve, apparaissent les sombres futaies de la forêt de Brotonne. A l'ouest, de hautes falaises, des parcs ombreux, des bois entourent Villequier dont la splendeur tranquille ne peut faire oublier le naufrage dans lequel périrent la fille de Victor Hugo et son mari, noyés avec un enfant et le batelier qui les conduisait. A l'est, d'autres collines, d'autres bois, la forêt du Trait, les ruines de Jumièges bornent l'horizon.

Dans ce cadre grandiose et reposant, Caudebec aligne sur le rivage, dominées par sa flèche ajourée, de jolies maisons d'opéra-comique, quelques-unes peintes à la façon italienne. La belle demeure de M. de Caumont, construction aristocratique du dix-huitième siècle, œuvre d'un des grands magistrats du Parlement de Normandie, ferme le quai au pied de la colline verdoyante. En face, sur une digue supportant un sentier, de gracieuses villas précédées de riants jardins regardent le fleuve.

Mais dans les vieux quartiers surtout, Caudebec est digne d'attirer les artistes ; peu de villes, même en cette Normandie qui compte un si grand nombre de cités pittoresques, présentent un aspect aussi amusant. La petite rivière s'y divise en canaux bordés de maisons de bois

sculptées, déjetées, branlantes, aux grands auvents, aux pignons aigus. La rue de la Boucherie a conservé le même caractère; d'ailleurs, à chaque pas on découvre quelque demeure d'autrefois.

Le joyau de Caudebec est son église; une des plus belles expressions de l'art ogival; l'élégance de la nef, la finesse des détails arrêtent et captivent l'attention. La Renaissance est survenue au moment où l'admirable monument s'achevait, elle lui a apporté sa part de conception, sans dénaturer ce chef-d'œuvre du gothique flamboyant, dont la façade occidentale est la plus fleurie. Malgré les siècles qui ont décimé le peuple de statues, rongé les nervures, décapité les contreforts, Notre-Dame de Caudebec étonne encore par la profusion des sculptures dont elle est ornée.

Je resterais longtemps à errer par les rues de la petite et précieuse ville, mais voici le moment du flot. De nouveau le bac et les bateaux sont partis dans la direction de Villequier. La population entière, des curieux venus d'Yvetot, de Rouen, du Havre se pressent sur les quais.

Le phénomène a lieu par un temps superbe, sous un tiède soleil. Le vent, soufflant du nord-ouest et refoulant le flot montant, a donné plus

de force au mascaret. La barre a grondé et est apparue vers Villequier un peu après 9 heures, poussant contre la rive droite des lames successives qu'on voyait bondir au-dessus des digues.

Peu à peu, ces ondes ont pris de la régularité, ont exhaussé encore la barre puissante, plus haute sur la rive gauche où la refoulait le flot. Elle avançait avec une rapidité majestueuse ; muraille d'eaux glauques à peine écrêtée sur les rives.

Parvenue aux abords du parc de M. de Caumont, où elle rencontre un obstacle, elle s'est soudainement écroulée, une vague monstrueuse, passant comme dans un vertige, s'est heurtée contre la terrasse du parc, jaillissant en vagues dont l'écume aspergea les groupes de curieux massés sur ce point, qui passe cependant pour abrité.

Pénétrant dans une petite anse, elle est venue heurter le quai et projeter ses lames sur la foule, celle-ci s'est retirée jetant des clameurs et des rires. Et au loin s'en est allée la lame puissante, suivie par le second flot, non moins puissant, et par les ételles.

La Seine a présenté longtemps l'aspect d'une mer en furie, puis le flot s'est apaisé, se transformant en un courant d'une extrême violence.

Il serait malaisé de donner l'impression ressentie à la vue de cette scène majestueuse, les écroulements de la lame rappellent les chutes des rivières sur les barrages, les ételles qui suivent, par leur puissance et leur force irrésistible, m'ont rendu les sensations ressenties dans le chenal du Four à la traversée de la « grande houle du large » (1). C'est bien un phénomène troublant l'ordre ordinaire des choses, car des vols de mouettes effarées, poussant des cris rauques, viennent à tire-d'aile, précédant la barre grondante.

Maintenant le flot a passé, lavant les perrés et les digues, jaillissant contre les clôtures des villas, il s'est peu à peu abaissé, devenant, vers Jumièges, un simple gonflement. Le mascaret n'atteint toute son intensité que dans la partie du fleuve comprise entre Quillebeuf et Caudebec ; au delà de Jumièges c'est un renversement du flot, parfois brusque et saccadé, quand le vent lui vient en aide (2).

J'ai pris congé de M. de Caumont dont les

(1) 4e volume du *Voyage en France.*

(2) La description de la Seine maritime est faite de façon plus complète dans le 46e volume du *Voyage en France,* chapitres IX, X et XI.

courtoises attentions m'ont permis d'assister de si près au phénomène. Un train va partir pour Jumièges et Duclair d'où je gagnerai Barentin. Aujourd'hui le chemin de fer a son terminus à Caudebec, il doit être prolongé un jour sur Lillebonne et le Havre. Un embranchement franchira la Seine à 55 mètres au-dessus des hautes eaux, à Aizier, entre Quillebeuf et Caudebec ; le grand port du Havre se trouvera alors relié à Paris et au centre de la France par une ligne directe desservant Elbeuf (1).

La voie actuelle a de fréquents arrêts, on ne saurait s'en plaindre, cela permet de voir facilement le pays.

A peine a-t-on dépassé Caudebec et le train s'arrête en vue de la riante vallée de Saint-Wandrille, où l'industrie du tissage, disparue, a fait place à une fabrique de margarine installée par des Danois.

De la margarine en cette Normandie aux plaines plantureuses, dans ce vallon idyllique de Saint-Wandrille dont les ruines romantiques d'une abbaye augmentent la beauté !

La colline se dresse abrupte, au-dessus d'une

---

(1) Ce projet paraît abandonné pour faire place à celui d'un tunnel sous le fleuve (note de 1919).

laisse de terres marécageuses conquise sur la Seine. En ce jour de grande marée, le fleuve a débordé, apportant son limon dans les oseraies qui commencent la conquête agricole de ces terres basses. Au-dessus de cette zone inondée descendent, de la colline qui porte la forêt du Trait, des pentes douces couvertes d'herbages remplis d'arbres fruitiers. Pruniers, cerisiers, pêchers et poiriers sont en pleine floraison. La vallée est ample et claire, les villages sont blancs, tel Guerbaville, sur l'autre rive. Aux abords du village du Trait, le paysage se fait encore plus gai, des maisons moussues sont enfouies sous les arbres en fleurs. Au fond, sur un éperon, se dressent les ruines de Jumièges, faisant face aux blanches falaises qui supportent la forêt de Brotonne.

Le chemin de fer s'engage dans une dépression qui fut sans doute un passage pour le fleuve, où Vauban a tenté jadis de creuser un lit nouveau pour éviter le grand méandre de Jumièges. Une station, au milieu de l'isthme, permet de gagner Jumièges pour gagner l'abbaye.

Ces ruines splendides, bien souvent décrites, sont parmi les plus célèbres de France, mais chaque jour les pierres tombent des tours et des murs de la nef. Depuis la Révolution, le

superbe édifice s'en va ainsi par morceaux, les toits et les charpentes ont disparu, les murs maintenant s'éboulent. La basilique et les autres édifices religieux qui l'avoisinent semblent voués à une disparition complète.

Un chemin à travers la forêt de Jumièges m'a conduit à Duclair par le château du Taillis, si pittoresque avec ses constructions désordonnées. La ville est en façade sur la Seine, au pied de falaises bizarres, découpées dans la craie, près de l'embouchure de la Sainte-Austreberthe. C'est un petit port assez actif, doté de voies ferrées sur le quai et de grues pour le déchargement. L'activité industrielle de la vallée de Sainte-Austreberthe explique cet outillage maritime (1).

Duclair est vite parcouru. Il n'y a pas de train avant 4 heures et demie du soir, je dois gagner Barentin à pied, mais la route est si belle que je ne puis regretter cette promenade dans la vallée où la Sainte-Austreberthe décrit des méandres parmi les prés, entre des saules étêtés et des peupliers. Malheureusement, la rivière est souillée par les eaux industrielles de Pavilly et de Barentin. Le vallon est étroit, boisé sur les pentes et,

(1) Mouvement du port en 1905 : entrées, 35 navires, jaugeant 13.904 tonnes.

jusqu'au Paulu, fort solitaire. Là on retrouve les usines, entourées de maisons ouvrières. Bientôt la route, longée par la voie ferrée, se borde de maisons formant une longue rue, c'est déjà Barentin; les usines sont vastes, l'une d'elles a construit de grandes cités ouvrières au flanc de la colline, semblables par leur régularité à un camp permanent. Les plus anciennes de ces maisons étaient de brique nue, les plus récentes ont des lignes moins banales; couvertes en ardoise, des mansardes blanches s'ouvrent sous le toit, elles réconcilient un peu avec l'aspect de caserne des autres constructions.

La ville de Barentin serait banale sans le grand viaduc qui porte sur 33 arches, à 27 mètres de hauteur et sur une longueur de 500 mètres, le chemin de fer du Havre. Ce superbe ouvrage, dominant la vallée verte, donne grande allure au site.

X

D'YVETOT AU HAVRE

Le printemps au pays de Caux. — Saint-Romain-de-Colbosc. — Harfleur : sa splendeur et sa décadence. — Montivilliers et la vallée de la Lézarde. — Arrivée au Havre.

(*Carte de l'État-major :* feuilles d'Yvetot S.-E., S.-O.; Le Havre S.-E.; Caen N.-E.; Lisieux N.-O., S.-O.)

Sainte-Adresse. 12 avril.

Le printemps est enfin venu ; si les ormeaux et les chênes qui entourent les « masures » ne sont pas encore feuillus, on voit grossir leurs bourgeons, préparant les frondaisons. Sur les fossés, les primevères mettent des teintes délicates, autour de leurs touffes d'un jaune si doux et pur bleuissent violettes et pervenches

Le pays de Caux reprend son aspect pastoral. Dans les seigles et les trèfles déjà hauts les paysans amènent les belles vaches par troupeaux et les placent au piquet en lignes régulières ; ces files de ruminants sont très longues, il n'est pas rare d'y voir de dix à vingt vaches. C'est la ca-

ractéristique du pays avec les puissants attelages de quatre ou cinq chevaux disposés en échelon, chaque cheval tirant une herse. Ces groupes de bêtes superbes sont conduits par un seul homme.

Malgré l'horizontalité du sol et les vastes étendues des cultures, les arbres des masures masquent souvent la vue et, se confondant à l'horizon, donnent l'illusion d'une forêt sans fin. Rien ne décèle les vallons et les valleuses creusés dans le plateau. Mais, en passant près de Nointot, on voit des flots de fumée noire s'élever le long de pyramides basses, ce sont les sommets des cheminées d'usines de Bolbec, ville enfouie dans sa fissure profonde.

Et de nouveau recommencent les campagnes agricoles, dans lesquelles, en pénétrant au milieu des masures, on entend le tic-tac des derniers métiers de tisserands. Le pays n'a pas de gros villages, pas de bourgs ; pourtant il est fort peuplé, les hameaux sont nombreux, alignés au bord des chemins creux qui se croisent près d'humbles églises. Ces longues rues de maisons rurales, de chaumières et de masures sont la grande curiosité de ce pays. L'une d'elles commence à l'ouest de Caudebec, sur le plateau, et se continue pendant 12 kilomètres jusqu'au delà de Saint-Romain-de-Colbosc. Ce dernier bourg est la seule

agglomération un peu considérable. Vers 1890, c'était un village maussade; ceux qui le virent alors ne le reconnaîtraient plus; sous l'impulsion énergique et continue d'un homme de cœur, M. Benoist, son maire, une transformation complète s'est opérée sur un plan d'ensemble mûrement médité. Saint-Romain a vu créer des écoles, construire des halles et une mairie, tracer un square, créer une société musicale et des bibliothèques, enseigner la musique à l'école. M. Benoist avait annoncé son programme en 1878; dès le 3 juin 1883, on inaugurait les bâtiments nouveaux, M. Félix Faure, futur président de la République, étant alors député de la circonscription. On avait pu exécuter les travaux sans accroître les charges, la location des halles nouvelles doublant le revenu des vieilles « hallettes ».

Ces améliorations matérielles allaient de pair avec les changements moraux. Une association agricole était fondée, on encourageait l'élevage. La santé publique n'était pas oubliée; ce plateau sans eau courante était souvent infecté par les eaux de pluie qui stagnaient; on s'en débarrassa par une galerie souterraine; des rues nouvelles furent tracées à travers les ruelles; le terrain en bordure atteignit de 2 francs 50 à 60 francs le

mètre dans cette bourgade de 1.700 âmes! La grande place fut alignée; on vit l'éclairage électrique remplacer les réverbères. Enfin, chose plus précieuse encore pour ce pays où l'on n'avait que l'eau des mares, on amena les eaux d'une source abondante captée au fond d'une valleuse.

Pour compléter ces transformations, Saint-Romain, une des premières entre les communes, eut le téléphone. Enfin, un tramway à vapeur relia Saint-Romain à la gare d'Étainhus, à 4 kilomètres.

Une pyramide a été élevée, à Saint-Romain, à la mémoire de six hussards du 3e régiment qui, le 18 décembre 1870, luttèrent héroïquement contre soixante-dix dragons allemands, et de trois volontaires tués dans un combat livré en janvier 1871.

Cette transformation profonde et heureuse est due à la persévérance d'un seul homme. Elle a fait l'objet d'un intéressant volume de M. Partridge. Ce livre devrait être entre les mains de tous ceux qui ont à cœur d'améliorer nos petites villes, trop souvent ignorantes des principes d'hygiène et de haute morale.

La gare de Saint-Romain-de-Colbosc-Étainhus est à l'entrée d'une des plus curieuses fissures du

plateau cauchois, le vallon de Saint-Laurent-de-Brévedent, profondément creusé entre de hautes parois crayeuses tapissées de taillis. Peu à peu le ravin se fait vallon, des sources abondantes alimentent une petite rivière ; des prés, des bois, des vergers égaient ce joli coin de Normandie. Mais bientôt l'industrie apparaît ; de longues baraques-ateliers et des établissements métallurgiques détruisent en partie le charme. On pénètre dans une tranchée et, soudain, s'ouvre l'immense horizon de la baie de Seine. Au premier plan, au-dessus des toits d'une petite ville, surgit la tour admirable d'une église ogivale. Nous sommes dans la vieille cité d'Harfleur, détrônée par le Havre.

Les éléments, il est vrai, ont plus fait que les hommes pour réduire à la situation d'humble chef-lieu de canton une cité jadis populeuse et active. Les atterrissements de la baie de Seine ont éloigné la mer de Harfleur; la petite rivière de Lézarde y atteignait la Manche et, recevant ainsi le flot de marée, formait un port commode et sûr; elle est devenue un simple chenal des marais. Le *souverain port* de la Normandie, assez populeux en 1415 pour que le roi Henri V d'Angleterre ait pu lui enlever, à la suite d'un siège de quarante jours, 1.600 familles qui furent trans-

portées à Calais, ne vit plus sous ses murs que des embarcations de petit tonnage arrivant à grand'peine. De nos jours le canal de Tancarville, créé pour assurer à la batellerie une navigation tranquille entre le Havre et la Seine endiguée, lui a redonné un peu de vie en dirigeant vers elle un embranchement. Des navires d'un tirant d'eau de près de 6 mètres peuvent arriver à Harfleur, tandis que la Lézarde, de navigation malaisée, ne donnait qu'un tirant d'eau de 3 mètres. Aussi Harfleur reprend-elle quelque importance maritime, un certain nombre de navires abordent à son quai long de 100 mètres, plusieurs armateurs font la petite pêche, la population n'atteignait pas 1.500 habitants il y a soixante ans, peu à peu elle s'est accrue, a plus que doublé (1). En amont, vers Rouen, le canal, ayant encore une profondeur de 3 mètres 50, lui assure des relations faciles avec la capitale normande.

Le canal de Tancarville et Harfleur est d'origine trop récente pour avoir déjà rendu au *souverain port* toute l'activité qu'il peut atteindre, mais la vieille cité a le droit de compter sur des jours meilleurs, malgré la proximité du Havre, dont elle sera peut-être un jour un des quartiers.

---

(1) 3.220 habitants en 1911.

LE HAVRE AVANT LA CRÉATION DE L'AVANT-PORT ACTUEL

La transformation de la ville elle-même n'est pas encore commencée, c'est toujours l'antique bourgade aux rues étroites, bordées en partie de maisons de bois et torchis, dont une aboutit au merveilleux clocher de l'église Saint-Martin, une des tours les plus dentelées, les plus fouillées, les plus ajourées de cette Normandie si riche en beaux édifices religieux. Le reste de l'église est digne de cette tour haute de 83 mètres.

Le paysage d'Harfleur est charmant aux jours où le ciel est pur; de beaux jardins, des vergers, des champs de fraisiers remplissent la jolie vallée où la Lézarde roule ses eaux claires, longée par le chemin de fer de Dieppe.

Montivilliers, longtemps terminus de cette ligne, a grandi comme sa voisine Harfleur, qui en était et en est encore le port. Cette cité monacale, dont l'abbesse jouissait des honneurs épiscopaux, était une des plus industrieuses de Normandie. La Lézarde, claire et abondante, alimentait des teintureries et des tanneries nombreuses. L'abbesse, son vicaire général, ses chanoines, ses officiers de justice et ses religieuses ont été emportés par la Révolution, mais la Lézarde est restée, elle continue à faire mouvoir des roues d'usines. A peine la voit-on en parcourant les rues, elle a été recouverte presque

partout; on entend ses eaux invisibles se briser; sur tous les points de la ville on perçoit le grondement des roues de moulins; çà et là reparaissent entre deux minoteries, sous des ponts moussus, les eaux claires où la truite se joue.

La ville s'est peut-être trop modernisée, cependant elle conserve de vieilles maisons de bois; une de ses rues a gardé le nom de *Vieille-Cohue;* sur les belles promenades obtenues par le comblement des fossés, il reste des débris de remparts et de tours. Mais l'abbaye, devenue une des usines de l'industrieuse cité, est englobée au milieu des maisons, il ne subsiste de bien apparent que l'église dont les clochers méritent l'attention — même après celui d'Harfleur. Le cloître ou ossuaire, dit *Brise-Garet,* dans le cimetière, est une des curiosités de Montivilliers.

Je suis resté peu de temps dans cette petite ville vivante et gaie, devenue, grâce au chemin de fer, un des lieux d'excursion les plus fréquentés par les Havrais. En quelques minutes on atteint la grande ville par des trains d'une vitesse modérée, permettant d'admirer à son aise les superbes jardins maraîchers de Graville-Sainte-Honorine, les vergers de poiriers savamment entretenus, abritant d'innombrables plants de

fraisiers et dominés par les constructions pittoresques de l'antique abbaye de Graville et une vieille tour sur laquelle les fidèles du Havre ont érigé une statue de bronze à la Madone, après la guerre de 1870-1871, pendant laquelle le Havre évita l'occupation allemande.

Les jardins et les vergers cessent bientôt pour faire place à de grands quartiers industriels et à de vastes usines : forges, fonderies, chantiers de construction, fabriques d'huiles, raffinerie de pétrole, etc. Cette partie citadine de Graville-Sainte-Honorine n'est qu'un faubourg du Havre se confondant avec d'autres faubourgs appartenant à la commune havraise, et se prolonge jusqu'au canal de Tancarville et aux premiers bassins du grand port de la Manche.

L'arrivée au Havre par le chemin de fer, à la nuit tombante, annonce une très grande ville : deux larges boulevards se rejoignent presque à angle droit, profilant au loin, pendant plus d'un kilomètre chacun, leurs rangées lumineuses de becs de gaz ; au milieu de la chaussée, silencieux et rapides, courent les tramways électriques guidés par le trolley, leur longue hampe faisant jaillir des étincelles fulgurantes et bleuâtres au passage des câbles transversaux. Sur les trottoirs une foule active s'écoule sans cesse : ouvriers du

port regagnant leurs logements de Graville et de l'Eure, douaniers ayant achevé leur service diurne et réintégrant l'immense et monumentale caserne de la rue Casimir-Delavigne, sorte de phalanstère où sont réunis ces soldats du fisc et leurs familles. Mais cette animation tombe bientôt : sans les tramways continuant à filer, cette partie de la ville semblerait déserte.

XI

LE HAVRE

A travers le Havre. — Aspect général. — La ville maritime. — — La Côte. — Le port. — Agrandissements successifs. — Les projets.

(*Carte de l'État-major :* feuilles d'Yvetot S.-O.; Lisieux N.-O., Caen N.-E. ; le Havre S.-E.)

Le Havre. Avril.

Le Havre contraste fort avec Rouen sa rivale. Celle-ci, fille du passé, arrête à chaque pas le visiteur par ses édifices publics ou particuliers ; la plupart de ses rues sont tortueuses. Au Havre, au contraire, presque tout est moderne, les monuments sont rares, les rues larges et droites. Même, et cela peut paraître un paradoxe, Rouen a, de nos jours, un caractère plus franchement maritime que le Havre ; son port, établi sur la Seine, se présente en entier aux regards, bordé de grands navires. Le port du Havre, au contraire, comprend une douzaine de bassins ou de darses, séparés par des îlots de maisons et des entrepôts ;

on ne peut le découvrir en entier que du haut des collines de Sanvic et de Sainte-Adresse. Pour qui a vu d'autres grands ports comme Dunkerque où les bassins se succèdent sans séparation, Marseille où l'on découvre d'un coup soit le vieux port, soit les darses immenses de la Joliette, l'impression produite par le Havre est un peu du désappointement.

Et cependant c'est bien un des plus puissants organismes de France que cette jeune et vivante cité à peine née d'hier et déjà l'une des plus grandes de notre pays. En 1820, le Havre n'avait pas même 19.000 habitants. Tous les grands hommes de la monarchie : François Ier, qui créa ce port, Henri IV, Richelieu, Colbert, comprirent le rôle futur de la ville, mais ils n'auraient sans doute jamais rêvé si prodigieux accroissement. Plus de 150.000 individus habitent aujourd'hui les plaines marécageuses, les pentes et les collines, désertes il y a moins de quatre cents ans [1]. Des chantiers de construction bordent les rivages et les canaux, même notre flotte de guerre demande aux chantiers du Havre une partie de ses bâtiments.

---

(1) A propos de Rouen, j'ai signalé que l'agglomération havraise dépassa 177.000 âmes en 1911, dont 136.159 pour la ville même.

Dans la première moitié du dix-neuvième siècle, le Havre n'était qu'une ville modeste, remplissant à peine la pointe comprise entre la côte et le chenal. C'est aujourd'hui le quartier Saint-François ; il a conservé son aspect primitif, plutôt sordide. De hautes et étroites maisons de bois et de torchis, revêtues d'ardoise pour les préserver de l'humidité amenée par les pluies et les embruns, bordent le quai où abordent les bateaux de Rouen, de Honfleur, de Trouville et de Caen. C'est le Grand Quai, sur lequel ouvrent d'étroites rues également bordées de bâtisses anciennes, voies fort vivantes et populeuses, habitées par des Bretons marins et débardeurs. Ce quartier breton s'étend jusqu'à la rue de Paris, artère large, mais dont les constructions sont assez misérables par leurs matériaux et leur peu d'ampleur. Ce fut la rue principale du Havre il y a cinquante ans, elle est restée le point vital de la ville et en possède les plus beaux magasins, la foule y est toujours nombreuse. Lorsqu'elle fut percée, les Havrais en devinrent très fiers, Rouen ne possédait alors rien de semblable. En 1838 encore, Abel Hugo la décrivait comme vraiment digne de la capitale, « droite, fort longue, parfaitement propre, bordée de belles maisons ». La réputation de cette voie

s'est maintenue ; j'ai entendu des Havrais soutenir qu'elle est comparable aux grands boulevards de Paris.

Plus tard, elle a été prolongée au milieu du quartier construit dans les premières années du second Empire, entre les bassins et les collines.

L'hôtel de ville lui fait face, vaste palais dans le goût de la Renaissance ; au-devant s'étend un beau square dont il est séparé par le boulevard de Strasbourg, la plus grande artère du Havre, tracée sur l'emplacement des anciens remparts et reliant la gare à la plage. Cette partie de la ville est vraiment grandiose. Les constructions sont hautes, édifiées en matériaux de choix. De beaux jardins publics s'y succèdent. A peu de distance, la place Gambetta, non moins majestueuse, ornée de parterres et des statues de deux Havrais illustres, Casimir Delavigne et Bernardin de Saint-Pierre, fait face au bassin du Commerce, jadis le plus grand du Havre, mais servant surtout aujourd'hui à la navigation de plaisance. Le théâtre est le principal ornement de cette place. Les autres monuments du Havre sont modernes, si l'on excepte ses intéressantes églises Notre-Dame et Saint-François. Ce sont de riches édifices, dignes d'une ville prospère, mais ni la Bourse, ni le Musée, ni le Palais de Justice ne sont vraiment

de grandes œuvres. Toutefois, la Bourse est opulente. C'est comme le cœur de cette puissante cité commerciale.

La ville a escaladé la colline, presque à pic, qui fut jadis une falaise bordant le rivage et dont les pentes les plus douces portèrent le joli bourg d'Ingouville, maintenant annexé. Cette colline constitue la fameuse *Côte,* couverte de jardins et de villas. Sur la crête court une rue dite de la Côte, à laquelle on parvient aujourd'hui par un chemin de fer funiculaire. Elle est bordée d'un côté de somptueuses villas entourées de grands parcs, d'où l'on découvre une vue merveilleuse sur la ville, ses bassins, la baie de Seine, Honfleur et la côte de Grâce, Trouville et les immensités de la mer. Ce quartier de la côte est, pour le Havre, ce que sont les avenues du bois de Boulogne à Paris, la Corniche ou le Prado à Marseille. Lorsqu'on a dit d'un grand commerçant ou d'un armateur : il est de la Côte, ou bien il va à la Côte, cela renferme beaucoup de choses! Une des plus vastes de ces villas fut acquise par M. Félix Faure, alors président de la République, qui devait au Havre sa fortune politique. Auparavant il habitait un hôtel sur le boulevard Maritime, large et superbe voie bordant la mer, depuis le pied des collines de

Sainte-Adresse jusqu'au boulevard de Strasbourg. Malgré sa haute situation, il lui fallut la « Côte » pour prendre vraiment rang dans la grande bourgeoisie havraise.

Le principal intérêt du Havre, ses véritables monuments sont les bassins qui constituent le port, le deuxième de France, le plus considérable de la Manche et dont le développement se poursuivra longtemps encore (1). A l'avant-port, jadis centre de l'activité maritime, sont venus se joindre successivement neuf bassins de dimensions diverses dont quelques-uns creusés au cœur même de la ville : bassins du Roi, du Commerce, de la Barre, Vauban ; ce sont les moins importants. Bien plus considérables, bien mieux outillés sont les bassins Dock et de la Citadelle et surtout les grandioses bassins de l'Eure et Bellot. Des grues et des treuils hydrauliques, des voies ferrées, l'éclairage électrique pour les manœuvres de nuit ont longtemps fait de ces vastes darses des ports absolument parfaits. Des formes de radoub s'ouvrent sur le bassin de l'Eure, le canal de Tancarville y débouche. Les galeries profondes des docks où s'empilent les produits

(1) Rouen pendant la guerre a de beaucoup dépassé le Havre, dépassant même Marseille pour le tonnage des marchandises.

du monde entier donnent une saisissante impression de richesse. La surface totale des bassins est de 76 hectares, les quais ont 12.873 mètres de développement.

Malgré son étendue, le port répond à peine aux besoins sans cesse grandissants (1).

Les transactions seraient bien plus considérables encore si le port pouvait profiter de son admirable situation et de la durée de l'étale qui atteint parfois quatre heures, phénomène unique sur nos côtes où la marée décroît presque aussitôt qu'elle a atteint son amplitude. Les fonds de la rade ne sont plus suffisants pour laisser passer à toute marée les gigantesques navires modernes; l'entrée aussi est trop étroite. Des projets avaient en vue la trànsformation, en rade abritée par des jetées, de la plus grande partie de la rade ouverte et la création de bassins nouveaux. Mais le Parlement a fort réduit ce programme, toutefois la solution intervenue constitue encore une grande amélioration par la création d'un avant-port, le dragage d'une passe au large et la création d'un sas éclusé permet-

(1) La première édition de ce livre donnait les chiffres pour 1895, ils sont supprimés dans l'édition actuelle et remplacés par les chiffres les plus récents (1906) dans le texte nouveau de la page 159.

tant le passage des plus grands navires pendant la moitié de la marée. Ces travaux transformeront profondément l'aspect de l'entrée du Havre et mettront ce grand port dans des conditions d'accès égales, sinon supérieures, à celles des ports rivaux, comme Anvers ou Hambourg. L'entrée actuelle, si étroite et parfois difficile, fera place à un large et profond chenal ouvrant sur un avant-port fermé par des jetées et constituant une véritable rade intérieure, une passe large de 200 mètres donnera accès sur la grande rade extérieure par un chenal dragué à 4 mètres 50 au-dessous du zéro des cartes maritimes. La pointe actuelle du môle sera rescindée pour faire place à une partie du nouvel avant-port; près de la ville, celui-ci sera bordé de quais dits d'escale.

Quand ces grands travaux seront exécutés [1], le Havre prendra une extension plus grande encore et il devra sans doute songer à transformer en nouveaux bassins une partie de l'estuaire de la Seine. Déjà les projets sont préparés, comme est

---

(1) Ils le sont aujourd'hui. Voir aux pages suivantes la description du nouveau port tel qu'il était en 1907, date de la 2e édition du 6e volume où figuraient ces pages. Le chapitre final du présent volume fait connaître l'état des ports normands au début de 1920.

préparé depuis longtemps le projet de traversée de la Seine soit par un pont élevé à près de 60 mètres au-dessus du fleuve, entre Quillebeuf et Caudebec, soit en souterrain près de Lillebonne. Cette voie ferrée donnerait au Havre une ligne indépendante vers le centre et l'ouest de la France et doublerait ses communications avec Paris.

En attendant ces transformations, qui seront pour la puissante cité maritime le point de départ d'accroissements nouveaux, le Havre, par son aspect général, est digne de la grande fortune qui lui est échue ; pour les voyageurs venant d'outre-mer, c'est une superbe entrée en France, bien que les bâtisses sombres du Grand Quai donnent une assez fâcheuse idée du reste de la ville.

Mais le visiteur qui a parcouru les grandes avenues et remonté le boulevard François Ier et le boulevard Maritime pour gravir les coteaux de Sainte-Adresse et atteindre le cap, haut de 105 mètres, où se dressent les phares de la Hève, emporte une impression inoubliable du grandiose panorama offert par la cité majestueusement assise au pied de ses collines, au bord de la baie immense, aux eaux trop souillées cependant, par laquelle finit le fleuve de Paris. L'étendue des toits, la forêt des mâts qui hérissent les bassins,

l'animation de la rade sans cesse couverte de navires, ne sauraient être oubliées. Le paysage havrais a d'autant plus d'ampleur et de magnificence que la mer se déroule à l'horizon, bordée, vers le sud, par les vertes collines de Honfleur et de Trouville, dont les pentes couvertes de forêts, de parcs et de pâturages, contrastent avec les falaises à pic et blanches du pays de Caux.

Le Havre. Octobre 1907.

Le Havre est, avec Dunkerque, celui de nos ports qui se transforme le plus rapidement pour pouvoir répondre aux besoins sans cesse grandissants du commerce. Depuis les première (1896) et seconde (1901) éditions de ce livre (1), des améliorations considérables avaient été réalisées, on les croyait suffisantes pour de longues années ; pourtant à peine la nouvelle entrée du port est-elle ouverte et de nouveaux travaux s'imposaient.

Les projets dont je parle plus haut ont été exécutés ; les voyageurs qui virent le Havre il y a cinq ans seulement ne reconnaîtraient plus

---

(1) Il s'agit des trois premières éditions du 6e volume, dont le présent volume et le 54e sont un dédoublement, c'est-à-dire une 4e édition.

l'entrée du port. La classique jetée de charpente sur laquelle on allait assister à l'entrée et à la sortie des navires a disparu, remplacée par un autre môle très court ; la jetée du sud a été complètement arasée ; au point où elle s'enracinait commence maintenant un quai de marée que prolonge en mer un batardeau en ligne brisée, suivi d'une longue digue, allant à la rencontre d'une autre digue, dite du Nord, rattachée au rivage à l'entrée du boulevard maritime.

Entre ces digues s'étend le nouvel avant-port, vaste de 78 hectares, dans lequel on pénètre par une ouverture de 200 mètres marquée par les musoirs des digues. Cet avant-port, ouvert à la navigation le 15 février 1906, est creusé à 4 mètres 50 au-dessous des basses mers ; l'ancien avant-port, creusé seulement à 3 mètres, est devenu comme une annexe des bassins avec 1.579 mètres de quais accostables et les 2 hectares 62 ares consacrés à la manutention des marchandises.

La physionomie a donc bien changé. Au lieu de la mer libre qui venait battre la jetée et déferler sur la plage de galets de Frascati, c'est une darse semblable aux ports de la Méditerranée, où les navires venus de la mer agitée trouvent aussitôt le calme et peuvent évoluer pour

pénétrer dans les écluses et gagner les bassins. Au point de vue pittoresque, le Havre a peut-être perdu, car l'avant-port est enlaidi par ses galets et les bâtisses sans élégance des chantiers de construction. Quand le flot venait battre directement le rivage, l'ampleur du tableau enlevait un peu de leur vulgarité à ces établissements industriels. Aujourd'hui, pour découvrir le libre Océan, il faut aller sur les digues ou suivre le boulevard Maritime que de beaux édifices transforment peu à peu en promenade somptueuse.

Une partie du programme n'a pas été exécutée encore, c'est l'élargissement du Grand Quai, c'est-à-dire du coin le plus vivant du Havre par le mouvement incessant des petits paquebots faisant le service de Honfleur, de Trouville et de Caen (près de 25.000 voyageurs par an dans chaque sens). Cette étroite chaussée sans cesse encombrée, bordée de demeures vénérables peut-être, mais indignes de la grande cité maritime, doit être élargie et aménagée.

La grande écluse à sas, dite de la Floride, permet le passage direct des plus grands navires de l'avant-port dans les bassins. Cette entrée, plus profonde que l'ancienne, évite aux transatlantiques les retards dont ces puissants vais-

seaux eurent souvent à souffrir. Sa longueur utile de 241 mètres, sa largeur de 30 mètres en font une des œuvres du génie civil les plus considérables de notre pays; une autre écluse de moins grande dimension, 187 mètres sur 125, fait communiquer le bassin Bellot avec le nouveau bassin dans lequel débouche le canal de Tancarville.

En 1906, il est entré 6.139 navires jaugeant 4.183.533 tonneaux, les sorties se sont élevées à 6.210 navires et 4.204.136 tonneaux.

Les lignes transatlantiques ont assuré le départ de 80.988 voyageurs et en ont débarqué 39.089. Le nombre des émigrants figure dans le total de ces deux chiffres pour 92.474 (1).

Le Havre continue à être notre principal port d'arrivée pour les cafés et les cotons. Le chiffre des cafés reçus subit des fluctuations assez considérables, contre-coup des mouvements du marché au Brésil. En 1904, le Havre importait 109.990 tonnes et seulement 65.738 en 1905. L'année suivante, 1906, la quantité s'est élevée à 125.490 tonnes.

---

(1) Mouvement en 1913 : entrées et sorties réunies, 13.407 navires jaugeant 11.108.709 tonneaux. Je ne donne pas les chiffres pendant la guerre, ils ne sauraient être considérés comme normaux.

D'autres produits tropicaux fournissent un aliment considérable au port; c'est ainsi qu'en 1906 sont entrées 34.521 tonnes de cacao, 2.491 tonnes de poivre et 667 de thé. Mais les gros tonnages sont dus à la houille (832.652 tonnes), puis ensuite aux cotons dont le Havre est le principal marché en France (180.125 tonnes), les laines en masse (15.790 tonnes), les céréales (164.360), les légumes secs (20.135), les bois de construction, de teinture, d'ébénisterie (160.000), les minerais (52.000), le cuivre (52.000).

Les exportations, comme dans la plupart des ports français, sont inférieures aux importations. En 1906, nous recevions par le Havre 2.127.501 tonnes des colonies et de l'étranger et nous expédiions seulement 794.356 tonnes. Les importations représentent pour plus des trois quarts la part du pavillon étranger. La valeur des importations atteignait 1.290.294.000 francs et celle des exportations 1.118.253.000 francs. On voit que si le tonnage des marchandises expédiées est à peine du tiers des produits reçus, la valeur est sensiblement égale. En tête des sorties venaient les tissus de soie et de bourre de soie pour plus de 144 millions, les tissus de coton pour plus de 124 millions. Tous les articles de vêtements, de toilette, la bimbe-

loterie, etc., se classent ensuite, les automobiles représentent 25 millions [1].

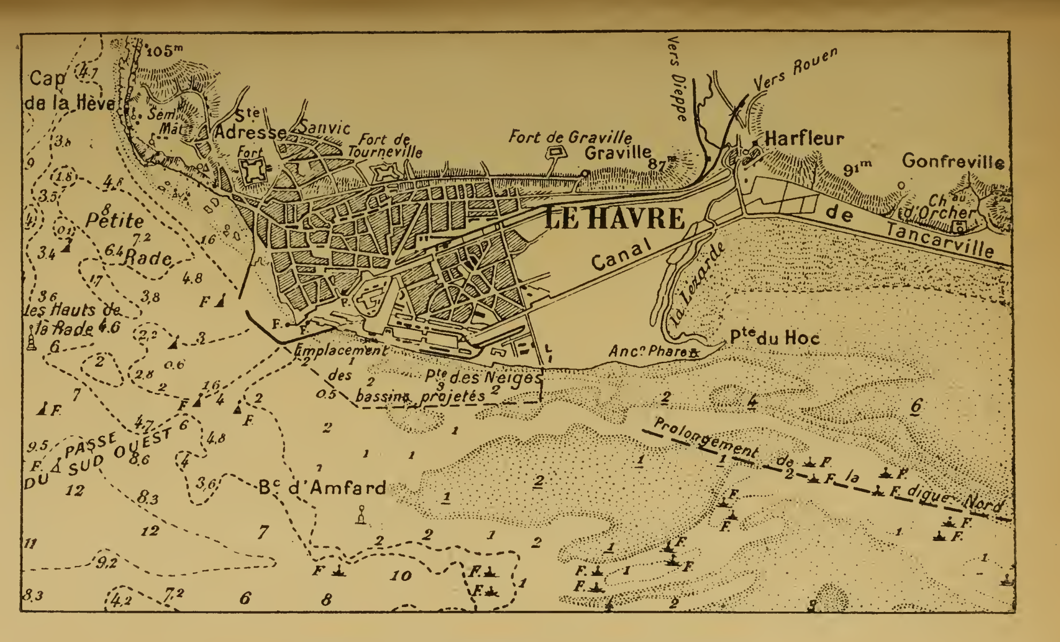
Ce n'est pas seulement au point de vue maritime que se développe le Havre, l'industrie y prend une importance de plus en plus considérable. Les chantiers de construction, notamment ceux des forges et chantiers de la Méditerranée, ont une grande activité. Le Creusot, qui avait déjà d'importants ateliers d'artillerie occupant un millier d'ouvriers, a fait construire à Harfleur un vaste établissement pour la fabrication des projectiles. La société des tréfileries du Havre occupe environ 2.000 ouvriers; la société Westinghouse, qui établit des appareils électriques d'éclairage et de traction, a porté de 650 à 950 le nombre de ses employés.

Les usines du Havre sont actuellement au nombre de soixante et onze, utilisant 27.631 chevaux de force et occupant 11.184 ouvriers : bien des grosses cités industrielles célèbres n'occupent pas autant de travailleurs. Et le chiffre ne cesse de s'accroître.

Les usines de constructions métalliques, fabriques de matériel d'artillerie et industries simi-

---

(1) La guerre a si profondément troublé la vie de nos ports que l'on ne saurait donner de chiffres récents.



PROJETS D'AGRANDISSEMENT DU PORT DU HAVRE

laires, au nombre de vingt-quatre, occupent 7.500 ouvriers. La production des huiles minérales ou végétales et de leurs dérivés emploie 1.000 personnes dans trois établissements; la meunerie et autres industries alimentaires comptent vingt-trois maisons avec 500 ouvriers; les trois usines de distillation et agglomération de houille en renferment 500; la manufacture des tabacs a 415 ouvriers des deux sexes; elle a produit 1.217.885 kilos de scaferlatis, cigares, rôles ou cigarettes.

Ce caractère manufacturier paraît devoir s'accentuer encore, les fabriques tendant de plus en plus à s'établir près des ports disposant, comme le Havre, de la navigation intérieure qui assure les transports économiques vers l'intérieur du pays. Les nouveaux projets, en accroissant les facilités de manutention et d'accès pour les grands navires, sont bien faits pour assurer ce développement.

Le programme comprend :

1° La construction d'un bassin de marée accessible, à toute heure, aux plus grands navires et d'une superficie d'environ 80 hectares;

2° La construction d'une forme de radoub de 300 mètres de longueur.

Ce programme est inspiré par les nécessités

de la navigation transatlantique telle qu'on la concevra avant longtemps. Les prévisions les plus amples de jadis se révèlent insuffisantes. La nouvelle écluse de la Floride, qui semblait conçue pour recevoir les plus grands navires à construire, est dès maintenant trop courte pour les paquebots lancés par les Anglais et les Allemands, puisque l'on a créé cet ouvrage en vue de recevoir des navires de 200 mètres de long et de 9 mètres de tirant d'eau. Or, l'on projette en France des transatlantiques de 220 mètres et il est à prévoir que d'autres atteindront ou dépasseront 250 mètres.

Le port actuel du Havre sera donc insuffisant avant peu; l'approfondissement des bassins et l'allongement des écluses et formes de radoub seraient des entreprises coûteuses, et d'ailleurs difficiles, pour un résultat mesquin. De là est née l'idée ancienne, mais que l'on n'osait affirmer nettement pour ne pas effrayer le Parlement, de gagner sur l'estuaire de la Seine de nouveaux emplacements permettant de faire face à tous les besoins présents et à venir.

La mise en service des paquebots géants que l'on ne peut recevoir au Havre, a fait hâter la solution; il en est résulté le projet hardi soumis aux Chambres.

De longues digues prenant naissance à l'est, à hauteur du fort des Neiges, circonscriront une vaste étendue des eaux peu profondes qui bordent le rivage. A l'abri de ces digues, on doublera le nouvel avant-port actuel en créant un vaste bassin séparé de celui-ci, où la houle viendra s'atténuer; une entrée de 250 mètres permettra l'accès des paquebots, même par gros temps. Plus à l'est s'étendra un bassin de marée dans lequel on pénétrera par une passe large de 75 mètres. Les jetées de séparation entre le second avant-port et ce bassin de marée empêcheront l'agitation de s'y propager (1).

Par l'écluse, les plus grands paquebots entreront dans le pertuis et, de là, dans le bassin de marée dont les dimensions leur permettront d'évoluer sans peine. Ce bassin comprendra deux parties : l'une, la plus vaste, se développera sur 850 mètres de long et 600 de large; l'autre, prolongeant le bassin au nord-est, n'aura que 300 mètres de largeur. Elle conduira à une

---

(1) La carte du Havre, dans le précédent chapitre, ne donne que la configuration du port avant la création de l'avant-port actuel. Nous ajoutons à cette édition nouvelle un extrait de notre carte de l'estuaire de la Seine, publiée dans le 46e volume du *Voyage en France*, on comprendra mieux les travaux projetés dans l'estuaire, ceux accomplis pour la création de l'avant-port actuel et ceux que l'auteur résume ici. (*Note des éditeurs.*)

forme de radoub de 300 mètres sur 35, dimensions qui n'ont encore été atteintes nulle part.

Au nord, les quais, qui seront parallèles à ceux du bassin Bellot, offriront à leur base, à basse mer, une souille profonde de 12 mètres, ce qui permettra aux paquebots les plus puissants de rester à flot.

L'originalité de ce projet c'est l'abandon complet des écluses dont le prix est énorme et qui ne peuvent faire face à des opérations répétées et rapides. Il est bien entendu que, pour les autres bassins, les entrées à l'aide de sas continueront à fonctionner, les bassins à marée ayant pour but surtout d'assurer au Havre l'attache des paquebots gigantesques reliant l'Europe à l'Amérique.

Les travaux, évalués à 85 millions de francs, se complètent par l'achèvement de l'amélioration de la Seine maritime. Une somme de 12 millions permettra de prolonger sur 4 kilomètres la digue nord et de draguer les abords du port de Honfleur dont la création des digues a modifié le régime.

On ne saurait dire que c'est le dernier effort demandé au Havre, non seulement pour accroître ses moyens d'action mais pour conserver le rang que cette ville, si tard venue parmi les cités

françaises, a su acquérir. Au contraire, il est permis d'espérer que la France, revenant aux traditions maritimes qui firent autrefois sa force, reprendra, à défaut de sa suprématie disparue, un rang moins effacé parmi les nations qui ont façade sur la mer. Le jour où notre pays, abandonnant ses vues trop exclusives de politique intérieure, portera ses pensées vers le développement économique, il s'apercevra qu'il a dans le Havre et Dunkerque les concurrents naturels de Hambourg et d'Anvers, au moins pour l'Europe centrale et la Suisse. Ces deux ports, à la tête de voies navigables admirablement outillées et qu'il est facile d'améliorer, sont les portes d'accès naturelles de la mer sur le Rhin, vers Strasbourg et Bâle. Peut-être le Havre, dans son naturel désir de conserver l'attache des grands transatlantiques, n'a-t-il pas encore assez envisagé cet avenir dont l'espoir a si grandement secoué la torpeur de Nantes et de la Rochelle.

XII

LES FALAISES DE CAUX

Du Havre à Étretat. — Sanvic. — Les « masures » cauchoises. — Octeville. — Étretat. — La grève. — Les caloges. — Les falaises. — L'aiguille de Bénouville. — Vattetot-sur-Mer. — Yport. — Fécamp, la ville et le port. — Les pêcheurs. — Le maquereau et la morue. — Saint-Pierre-en-Port. — Les Grandes-Dalles et les Petites-Dalles.

(*Carte de l'État-major :* feuilles du Havre S.-E.; Yvetot S.-O., N.-O.)

Fécamp. Mai.

La voiture qui fait le service du Havre à Étretat conduit peu de voyageurs en cette saison, les plages des bains de mer n'ayant pas encore un seul de leurs fidèles. Aujourd'hui, cependant, la guimbarde est remplie; c'est dimanche, et nombre de Havrais vont passer la journée dans les hameaux de « masures » du pays de Caux.

Une brume épaisse plane sur la mer et fait prévoir une maussade matinée. A la grande stupéfaction du cocher, qui m'a réservé une

place dans l'intérieur, à l'abri du brouillard, je me hisse sur l'impériale, d'où je pourrai jouir du paysage — si le rideau daigne se déchirer.

Par des rues régulières, tracées à angle droit, nous atteignons bientôt les pentes d'Ingouville, gravies par la rue d'Étretat, quartier populaire très vivant. Un instant l'on a une très jolie vue sur la mer avant de s'engager dans un repli de colline dominé par le fort de Sainte-Adresse. A Sanvic, grosse commune faubourienne, la chaussée atteint le plateau, à côté d'une « école d'aviculture », vaste jardin rempli de petites cabanes peintes en vert, d'où s'élèvent les cris claironnants de coqs et les gloussements des poules.

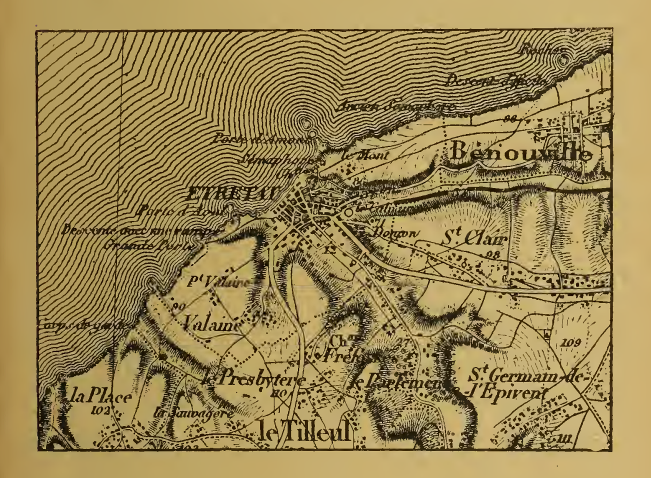
Et voici la campagne, assez nue, dont la monotonie est relevée par les *fossés,* hauts talus de terre plantés d'arbres enclosant les « masures » pittoresques : corps d'habitation de poutrelles et de torchis, auxquels font cortège les dépendances, isolées pour être à l'abri du feu : écuries, étables, granges ou hangars. Ces « masures », rarement isolées, forment de petits groupes alignés sur des chemins délicieux, entre les talus des fossés fleuris de violettes, de scilles, de primevères et de jacinthes, jetées à profusion par le printemps.

Les villages sont eux-mêmes des groupes de masures entourant une église, une école, deux ou trois maisons à boutique, le « carreau ». Rares d'ailleurs ces centres de la vie communale et paroissiale. Sauf Octeville, à qui sa situation aux portes du Havre a valu des allures de bourg, il n'y a pas une seule rue de village au bord de la route. On court en pleine campagne opulente et grasse, remplie d'un beau bétail. Dans les seigles, déjà en épis, paissent, en longues files, des vaches attachées à la chaîne. La brume est trop intense pour permettre d'apercevoir autre chose qu'une bande étroite de ces belles cultures, de chaque côté de la route. Aussi le trajet est-il assez monotone. La voiture s'est peu à peu vidée, la plupart des voyageurs l'ont quittée pour aller à Saint-Jouin, village bâti sur la falaise. Du Tilleul à Étretat, je reste seul. A partir du château et du parc somptueux de Fréfossés, nous descendons à toute vitesse dans un profond vallon — une *valleuse,* comme on dit en Caux, pour désigner ces ravins d'érosion creusés dans la craie. La pente est raide, un écriteau du *Touring-Club* conseille la prudence aux vélocipédistes. Cet écriteau est un don de M. Félix Faure devenu président de la République, après avoir été longtemps député du Havre.

De coquettes maisons, des villas ayant parfois l'allure de châteaux, précèdent la petite ville balnéaire d'Étretat, en ce moment endormie. La plupart des habitations, si élégantes par la disposition des matériaux de brique et de silex, sont closes. Sous la brume, cette cité endormie est morose. Aussi vais-je aussitôt à la mer pour échapper à la tristesse ambiante de la ville qui sera si gaie dans deux mois.

Au ras de l'eau, le brouillard est assez transparent. Il donne une apparence fantastique aux falaises, aux immenses arcades naturelles creusées par les vagues dans le massif crayeux et appelées porte d'Amont et porte d'Aval. Les hautes parois de craie et d'assises de silex, rongées à la base, dominent une grève de cailloux ronds et lisses ; plus loin s'étendent des roches d'un blanc de neige striées et polies, plus loin encore des algues recouvrent le plateau sous-marin ainsi émergé pendant la basse mer. Pas de plage, pas de sable, pas de port non plus. Les bateaux de pêcheurs n'ont aucun abri, ils sont halés sur la grève au moyen de cabestans. Au-dessus des embarcations, couronnant le sommet de la digue naturelle qui ferme l'issue de la valleuse, les chaloupes incapables de tenir la mer ont été transformées en

magasins par les pêcheurs, et même en habitation par des baigneurs. Recouvertes d'un toit, percées de portes et de fenêtres, elles servent à serrer les filets, les avirons et autres apparaux. Ce sont les *caloges,* devenues fameuses par les récits des littérateurs et les dessins des artistes



qui ont fait la célébrité d'Étretat et sont restés les hôtes les plus fidèles du village de pêcheurs, devenu ville élégante.

Étretat a été trop célébré et chanté, je n'aurai pas la naïveté de le découvrir ; tous les guides abondent en renseignements sur les curiosités de son rivage, le charme de sa valleuse

remplie de villas aux parcs superbes; il est désormais à la portée de la foule depuis qu'un chemin de fer le relie aux lignes du Havre à Dieppe et de Fécamp, et, par celle-ci, à Rouen et à Paris.

La ligne à laquelle se raccorde ce petit embranchement ne suit pas le littoral, elle prolonge celle de Honfleur à Montivilliers en remontant la Lézarde jusqu'auprès de sa source. La rivière, abondante et limpide, court de moulin en moulin, étincelle sur les barrages, anime les prairies. Sur les pentes, les villas se suivent ou se groupent, nombreuses, surtout à Rolleville. Bien orientée, la vallée est lumineuse et gaie. Le courant se forme à une jonction de ravines, à Notre-Dame-du-Bec, hameau qui éparpille ses toits de chaume dans le paysage. La mairie, isolée, s'annonce par une large enseigne.

Dans un des plis sans eau, la ligne s'élève pour gagner le plateau à la gare de Turretot-Gonneville. Le pays est riche, le voisinage de la mer d'où viennent les nuées tièdes est favorable au lin, aussi cette plante est-elle encore dominatrice. Sa floraison azurée finit quand les nappes d'or du colza ont disparu pour faire place aux gousses vertes et que le trèfle incar-

nat commence à épanouir ses panicules de pourpre. Le bétail abonde dans les prés artificiels.

Au cœur du pays, le joli bourg de Criquetot-l'Esneval aux maisons peintes, s'étale à une croisée de chemins et de routes dont une, descendant d'Étretat, constitue une promenade exquise. Le chemin entre aussitôt dans la valleuse ; dès la tête de ce pli on voit se creuser des ravines boisées qui le frangent. Une autre route parcourt le plateau ondulé et, en vue de beaux paysages, descend à la valleuse au hameau du Vauchel, elle traverse le menu village de Pierrefiques précédé par une ferme au porche pittoresque porté par des pilastres dont l'un est creusé d'une niche ; la charpente, curieuse, est recouverte d'un toit de chaume où court un lambrequin de lierre. Du talus qui enclôt le cimetière et l'église on ne distingue ni la mer ni Étretat, mais seulement le pli si caractéristique aux flancs revêtus de fougères et d'ajonc.

Le soleil semble vouloir percer les nuages, je profite de l'embellie pour gagner Fécamp par les falaises. Entre les villas d'Étretat un chemin gravit la colline du Mont, site d'un camp antique, à en juger par un talus très apparent

encore. Le brouillard rase l'étroite plate-forme et semble plonger en cascade dans la mer invisible, devinée sous l'à-pic de la falaise. Le sentier passe devant le sémaphore aujourd'hui en repos, car les signaux ne sauraient être aperçus. On entend la mer se briser contre la gigantesque paroi de craie ; un bruit rauque couvre ces plaintes de la vague, mugissement plein de terreur pour qui ne sait point reconnaître la voix de la sirène du cap d'Antifer, avertissant du voisinage de la côte les navires perdus dans la brume.

Le sentier, bien tracé par les douaniers, dont les rondes sont incessantes, se tient à une faible distance de la falaise ; il est bon de ne point s'en écarter, car rien n'indique l'abîme par des temps brumeux. Le vent a chassé les nues rampant sur le plateau, elles roulent maintenant sur la mer, ondulent comme des lames, parfois elles s'entr'ouvrent et laissent apercevoir la nappe bleue. Au-dessus de ces nuages, qui me rappellent ceux des vallées aperçues du sommet des Alpes, je vois se dresser tout à coup une haute aiguille de rocher contre laquelle se heurtent les nuées chassées par le vent; elles se retroussent un instant, se déchirent, et filent rapidement, sans bruit. Ce pilier de craie strié par des rangées de

silex noir, assiégé par la nappe silencieuse, est d'un effet saisissant.

Brusquement, la couche d'ouate grise disparaît : voici la mer bleue, vaste et profonde. L'aiguille a triplé de hauteur, elle surgit, élégante et robuste, au milieu du flot qui écume autour de sa base. On dirait d'une ruine féodale cyclopéenne.

En face du rocher, un couloir analogue aux « cheminées » des montagnes se creuse dans le rebord de la falaise et aboutit à la mer. Il est terrifiant par la vue des flots au fond de l'abîme.

On a aménagé ce passage en y construisant un vertigineux escalier de brique qui troue un instant le rocher et descend en corniche jusqu'à la grève. J'ai fait la descente, mais me voyant au pied de la gigantesque falaise blanche, à peine ourlée par une étroite bande de galets, je n'ai pas osé suivre ce rivage, dans la crainte d'être surpris par la marée. Remontant sur le plateau, laissant de côté le village de Bénouville, assis sur l'étroite croupe que limite au sud le ravin parcouru par le chemin de fer, j'ai gagné la courte, profonde et sauvage valleuse de Vattetot, dont les pentes abruptes ont été entaillées pour le passage d'un sentier suivi par les douaniers et les récolteurs de varech.

Le soleil brille maintenant, l'air est doux, le pays charmant. Des sentiers bordés de hauts fossés, de jolies masures, une église composent Vattetot. Une des « masures » enfouies sous des pommiers en fleurs est une auberge rustique d'aspect accueillant. Je devais déjeuner dans un hôtel d'Yport, mais, à la vue de la champêtre hôtellerie, je suis allé me mettre à table dans une salle à manger ouvrant sur la pelouse ensoleillée. Les hôtes sont aimables et pleins d'attention, le cidre est exquis, je fais largement honneur au menu improvisé. Et, de nouveau, en route! par un chemin fleuri tracé dans la valleuse ou *fond* de Vaucottes, boisée, d'une aimable sauvagerie, où commencent à se construire des villas, où des terrassiers tracent des routes en attendant la venue des baigneurs. Un sentier très raide permet de couper un grand détour du chemin carrossable. Après quelques minutes de marche, on voit apparaître un gros bourg à l'issue d'une valleuse admirablement boisée, entre de puissantes falaises dont les assises grisâtres sont souillées du limon amené par les eaux pluviales et dont le bord est d'une intense verdure.

Me voici à Yport, aux rues étroites pavées de silex glissant; tout autour quelques belles

villas et des hôtels indiquent le séjour de nombreux baigneurs pendant la saison. Sur la plage de galets, un petit casino sommeille en attendant juillet. Pas de port, mais une grève préservée des érosions par une jetée. La mer est peu profonde ; pour permettre aux bateaux de pêche d'atteindre le rivage où des cabestans les hisseront, on a creusé un chenal donnant accès, à mi-marée, aux embarcations de moins de huit tonneaux. Malgré ces conditions défavorables, la population est entièrement composée de pêcheurs armant une quarantaine de barques. Beaucoup des marins d'Yport sont au service des armateurs de Fécamp.

De cette grève où les bateaux reposent, la vue est fort belle sur le rivage, les falaises, le port de Fécamp et les constructions des quartiers bas de la ville.

Le chemin de Fécamp s'élève en pente raide sur le plateau de Caux, longe Criquebœuf et va rejoindre la grande route à Saint-Léonard, mais un sentier plus court descend dans la courte valleuse de Grainval, en gravit les pentes et conduit rapidement en vue de la vallée profonde où la cité de pêcheurs a creusé ses bassins. L'apparition se produit lentement : on distingue d'abord le phare et Notre-Dame du Salut, sur

leur haute colline, puis un campanile aigu, des cheminées d'usines; plus loin, se montre une tour gothique; un instant après, on voit se dresser des mâts de navires et, brusquement, la masse des toits d'ardoises s'étend entre les coteaux aux lignes sévères.

Ma première visite est pour la plage. Heureuse surprise : les falaises, au lieu de fermer brutalement les lèvres d'une valleuse, décrivent ici un vaste demi-cercle d'une grande beauté. La vue s'étend librement sur la Manche en ce moment apaisée. Malheureusement, la plage n'a pas de sable ; comme à Étretat et Yport, elle n'offre que des galets aux promeneurs. Ici encore ces cailloux forment une digue naturelle préservant la ville des envahissements de la mer.

Derrière cet abri, dans la vallée creusée par les deux ruisseaux de Valmont et de Ganzeville, la ville s'est blottie. La plus grande partie du val étant remplie par l'estuaire marécageux où l'on a successivement creusé des bassins de chasses et des bassins à flot, Fécamp n'a trouvé qu'une étroite bande de terrain pour ses rues. Aussi s'est-elle prolongée fort avant dans les terres. De la mer à l'extrémité des faubourgs, il y a une ligne ininterrompue de constructions sur une longueur de 4 kilomètres. La population,

de 15.000 âmes à peine ([1]), ne saurait animer cette étendue, aussi la ville donne-t-elle l'impression d'une solitude.

Cependant Fécamp est un des ports les plus actifs de la Manche, son développement est constant. Un nouveau bassin à flot, creusé aux abords de la gare, a accentué le développement. Les armateurs ont su se créer une belle part à côté des villes plus riches du Havre et de Dieppe; s'ils n'ont pas des lignes de paquebots, comme ces deux ports, ils ont conservé le premier rang pour la grande pêche ([2]). Les marins fécampois se livrent à la pêche du hareng; ils vont au Dogger-Bank, en Islande et à Terre-Neuve pê-

(1) Fécamp est en voie d'accroissement, en 1911, la population s'élevait à 17.383 habitants.

(2) En 1913, la pêche a fait débarquer à Fécamp 8.625.540 kilos de morues (dont 7.383.164 pour Terre-Neuve), 85.285 kilos d'huile de foie de morue (de Terre-Neuve pour 70.000) et 145.611 tonnes de rogues (appât pour la sardine). Cette pêche fut effectuée par 53 navires, jaugeant 14.947 tonneaux. La pêche du maquereau et du hareng a employé 55 navires, jaugeant 6.157 tonneaux, montés par 1.283 marins.

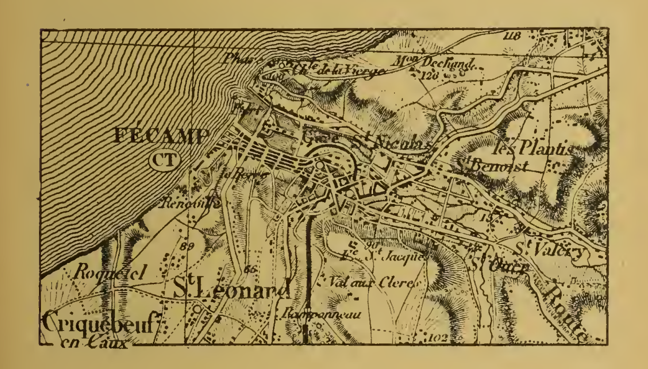
La valeur totale de ces différents genres de pêche atteignit 5.608.888 francs. En 1905, ce chiffre était inférieur à celui des années précédentes, mais la pêche, on le sait, est soumise à de constantes fluctuations.

Le mouvement total du port en 1913 a été de 234 navires à l'entrée, jaugeant 63.418 tonneaux et de 227 à la sortie avec 60.413 tonneaux de jauge.

cher la morue. Le maquereau entre aussi pour une part très considérable dans l'activité des pêcheurs; on le poursuit jusqu'en vue de l'Écosse. Les charbons anglais et les bois du Nord à l'importation, les céréales à la sortie sont le principal élément d'activité maritime.

La prospérité de Fécamp se révèle par les nombreuses et belles constructions modernes élevées entre les maisons banales de la vieille ville : la plus intéressante est le tribunal de commerce, élégant hôtel de style Louis XIII; la plus opulente est l'usine où se distille la liqueur appelée bénédictine de l'abbaye de Fécamp. Malgré l'aspect monastique et le style ogival de cet établissement, ce n'est point ici la riche et puissante abbaye autour de laquelle la ville s'était fondée. Les restes de cet édifice sont dans une autre partie de Fécamp. Les bâtiments d'habitation, devenus l'hôtel de ville, renferment, en outre, un certain nombre de services publics. L'église abbatiale a été dénaturée par une façade de style jésuite qui jure fort avec la majestueuse tour du clocher et ne saurait faire prévoir la grandeur de la nef. Celle-ci, empâtée par le badigeon, est crûment éclairée par des verrières blanches. Les nombreuses œuvres d'art et les sculptures perdent beaucoup à cette lumière trop vive.

L'autre église de Fécamp, Saint-Étienne, a échappé au badigeon, de belles peintures murales l'ont récemment transformée. Ces compositions représentent des scènes de la vie de Jésus ; l'auteur, rompant avec la tradition, s'est inspiré de l'Orient réel : une *entrée à Jérusalem* est toute



une évocation de la vie arabe, telle que l'ont révélée les Gérôme et les Henri Regnault.

Ces églises présentent quelques détails intimes assez curieux. Chaque prie-dieu est muni d'un tiroir fermant à clé et, sur le côté, d'un anneau de cuir pour fixer les parapluies. Faut-il y voir une preuve de l'esprit méthodique de la population ?

Le véritable monument de Fécamp est son port, si grandement transformé dans ce siècle

et dont le développement s'est accentué depuis que l'entrée est devenue facile, dès la mi-marée, pour de grands vapeurs. Toutefois, l'animation est due surtout aux bateaux qui font la petite pêche au large et poursuivent le hareng jusque dans la mer du Nord. Si la plupart des armateurs font la grande pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve, leurs bateaux ne reviennent pas tous à Fécamp avec leurs chargements, des sécheries, desservies par eux, sont à Bordeaux, Cette et Port-de-Bouc (1). Mais le hareng est salé à Fécamp par trente saleurs, le maquereau en emploie vingt-quatre, une maison fait des conserves de filets de harengs, de nombreux mareyeurs alimentent les halles de Paris. Une tentative heureuse de séchage artificiel de la morue a été faite dans une vaste usine spécialement construite à cet effet.

L'entrée et la sortie des bateaux sont la grande distraction des baigneurs, assez nombreux, qui choisissent Fécamp comme lieu de « saison » et pour lesquels on a construit un vaste casino. Malgré le voisinage de Dieppe et d'Étretat, Fécamp a su prendre place parmi les villes de séjour. Ses riantes vallées, si vertes et fraîches, et

(1) Sur Port-de-Bouc, voir le 13e volume du *Voyage en France*.

ses grandioses falaises lui auraient peut-être valu un développement mondain plus considérable, si elle avait eu la bonne fortune d'être vantée et *lancée* comme l'ont été ses voisines.

Le littoral, jusqu'à l'embouchure de la Durdant, est frangé de courtes valleuses, si courtes entre Senneville et Étretat que les baigneurs n'ont pu s'y installer. Mais plus loin, sur le territoire de Saint-Pierre-en-Port et de Sassetot-le-Mauconduit, des villas de plaisance emplissent de petits abîmes de verdure. Sous Saint-Pierre-en-Port, les villas s'accrochent entre les arbres, sur les pentes raides, au-dessus d'une grève solitaire entourée de hautes falaises. A basse mer, on peut suivre le pied du formidable escarpement, au long du flot brisant sur le platin; on atteint ainsi les Grandes-Dalles. La course est plus belle peut-être par le plateau, car la descente dans la valleuse verdoyante est une adorable chose. Les Grandes-Dalles, malgré leur nom, forment un village moins considérable que les Petites-Dalles, auxquelles on pourrait donner le nom de « ville » pendant la saison balnéaire, lorsque les hôtels sont remplis, que les villas s'ouvrent, que le casino s'illumine. De nombreuses cabines de bains s'alignent sur le galet; des chemins de planches offrent passage

aux pieds délicats. Le charme de ces deux stations est dans la végétation exubérante des pentes où s'étagent les jolis chalets construits en moellons de silex originalement disposés et présentant leur face vitreuse dans un encadrement de ciment.

XIII

DIEPPE ET LA VALLÉE DE LA SCIE

La vallée de la Scie. — Auffray. — Longueville. — Apparition de Dieppe. — Aspect de la ville. — L'église Saint-Jacques. — L'ivoirerie, son origine, sa prospérité et sa décadence. — Les tailleurs d'ivoire. — Le port. — La plage et le casino. — Les galets. — Le château. — Le commerce maritime et la pêche.

(*Carte de l'État-major :* feuilles de Neufchâtel N.-O.; Abbeville S.-O.)

Dieppe. Mai.

Quand, au matin, peu avant d'atteindre au terme de sa course, le voyageur s'éveille dans le train de Paris à Dieppe, il aperçoit une des plus riantes et des plus régulières vallées de la Normandie, ouverte au pied du bourg de Saint-Victor-l'Abbaye. Cette fissure dans le plateau de Caux, ravin au fond tapissé d'étroites prairies et arrosé par un clair ruisseau, est la valleuse de la Scie. D'abord capricieuse, c'est comme une rue de jolis bourgs : Saint-Maclou, Vassonville, Saint-Denis, Auffay, Heugleville, puis, bientôt, jusqu'à la mer, coupure d'une régularité singu-

lière. La rivière a si nettement érodé le plateau, que l'on pourrait le croire entaillé par un trait de scie. Le chemin de fer a été tracé tout droit au fond de la vallée, tantôt côtoyant le petit fleuve, tantôt le franchissant sur des ponts qui permettent d'admirer l'eau transparente.

C'est une suite de paysages aimables, qui touchent presque à la grandeur. A Saint-Victor, l'abbaye a laissé de hauts pans de murs, un colombier, des bâtiments encore robustes. Les coteaux ont des pentes abruptes, couvertes de bois et de pâturages émaillés de primevères. Parfois la terre végétale manque de profondeur, là craie se couvre d'un gazon ras et d'ajonc aux fleurs d'un jaune sombre. Déserts exigus qui font mieux ressortir la fraîcheur des pelouses voisines. Dans ce paysage idyllique on ne rencontre pas sans surprise des bâtiments industriels comme la vaste sucrerie d'Auffay, contrastant par ses bâtiments réguliers avec les tanneries pittoresques qui bordent la rivière autour de la flèche élancée de l'église.

Sous ce climat humide et doux, la végétation est d'une vigueur extrême, un gazon épais émousse les arêtes et enveloppe les ruines ; ainsi les débris du château ducal de Longueville sont à peine reconnaissables sous ce manteau, pour-

tant quelques lambeaux de remparts gardent encore fière tournure. Ce château abrita-t-il cette belle duchesse de Longueville, qui trouva des adorateurs longtemps après sa mort, en inspirant à Victor Cousin une si belle passion?

Beaucoup d'usines sont mues par la Scie; le chemin parallèle à la voie ferrée est, par instants, une rue de maisons de brique ou de maisonnettes à poutrelles apparentes d'une propreté idéale, tapissées de poiriers en espaliers à la floraison de neige. De grands pâturages sont remplis de beau bétail. Les derniers villages, menus, se pressent autour des humbles flèches d'ardoise de petites églises. La rivière grossit encore; à Saint-Aubin-sur-Scie, elle reçoit d'abondantes et limpides sources dont une partie est captée par Dieppe pour ses fontaines. Brusquement, au point de jonction avec la ligne du Havre, on abandonne la vallée pour pénétrer sous un tunnel. En retrouvant le jour, on découvre une autre vallée plus large; sur de vastes bassins se dressent des mâts et des cheminées de navires. C'est le port de Dieppe.

La cité d'Ango et de Duquesne se montre ici sous un aspect sévère. La gare est sur le port, entre les bassins Bérigny et Duquesne, bordés de constructions ternes, remplis de navires, de

voiliers surtout, venus des mers du Nord et déchargeant des montagnes de planches et de madriers de sapin. Seul, le bel hôtel de la chambre de commerce, bâti à la pointe qui sépare les deux bassins, met une note élégante dans ce panorama utilitaire.

Dieppe, bâtie sur un plan régulier, après la destruction de la ville par les Anglo-Hollandais en 1694, n'a malheureusement pas trouvé alors une édilité capable d'imposer aux architectes quelque souci des lignes. Les constructions ont été faites très simplement, en matériaux vulgaires, brique aujourd'hui couverte d'un badigeon blanc ou jaune pâle que la brume, les fumées des vapeurs, des locomotives et des usines ont bientôt sali. Ces maisons tiennent plus des villes flamandes que de la Normandie. On ne rencontre pas sans surprise, au milieu de ces îlots de bâtisses quelconques, une merveille du style ogival, l'église Saint-Jacques, échappée aux bombes de l'amiral Barklay. Non loin de l'église est la statue de Duquesne ; ce grand homme de mer est né à Dieppe.

La place où se dresse l'effigie du vaillant marin s'ouvre sur la Grande-Rue, voie vivante, dont les magasins, les élégants pavillons, les enseignes, le tracé légèrement sinueux détruisent l'impres-

sion maussade causée par le reste de la ville. La présence d'une colonie estivale élégante et riche a amené cette transformation d'une artère



Échelle au 1/500000e.

jadis semblable à ses voisines. D'ailleurs, la municipalité de Dieppe a fait beaucoup pour améliorer l'aspect et l'hygiène de la cité. Dans aucune autre ville de Normandie on ne trouverait plus grande abondance d'eau vive, trottoirs

et chaussées mieux entretenus. Il y a loin de ce Dieppe à celui de 1788, dont Arthur Young disait : « Il est vieux et sale. »

Comme dans toutes les stations balnéaires, les magasins de la Grande-Rue sont surtout affectés au commerce des bibelots-souvenirs. Mais si Dieppe s'approvisionne, ainsi que ses rivales, à Paris et à Nice ([1]) pour les mille objets offerts aux touristes, elle possède une industrie spéciale, bien atteinte aujourd'hui, il est vrai, celle des objets en ivoire. Paris et un peu Saumur ont enlevé à Dieppe l'espèce de monopole que lui valut longtemps son rôle maritime, lorsque ses armateurs ne craignaient pas d'aller chercher fortune sur les côtes d'Afrique avant eux inconnues. Pendant de longues années, la sculpture sur ivoire eut à Dieppe son centre privilégié, mais la décadence est venue. Quand, en 1882, une commission étudiait la situation de nos industries d'art, on estimait encore à cent cinquante le nombre des ouvriers dieppois. « C'est Dieppe qui nous a initiés à notre métier », disait un ivoiriste parisien, M. Brisvin, en déposant

(1) Voir dans le 55e volume du *Voyage en France* (la Côte d'Azur), les passages sur l'industrie niçoise des objets en bois d'olivier à l'usage des villes d'eaux.

devant la commission d'enquête sur les industries d'art, mais aujourd'hui l'ivoirerie de Dieppe est tombée.

Depuis 1882, cette situation s'est encore aggravée : Dieppe, en devenant ville de bains de mer très fréquentée, a été amenée à faire de petits objets d'une vente facile : christs, statuettes, jouets, cadres de miroirs et de photographies. Ses ouvriers n'ont plus cherché à créer, ils se sont bornés à ces produits de défaite courante. Servis par une prodigieuse dextérité de main, ils ont fait ces bibelots à la grosse et Paris s'est emparé de la sculpture artistique. Déjà la capitale avait une partie de la fabrication : l'ivoire tourné et façonné à Paris allait à Dieppe pour y être sculpté. Sauf les articles très communs, comme crosses de cannes, parapluies et ombrelles, tout l'ivoire travaillé venait du port cauchois. En 1845, une maison parisienne appela des ouvriers de Dieppe; ceux-ci, déjà habiles « à force de routine et d'adresse de main », a dit M. Moreau-Vauthier, sculpteur sur ivoire à Paris, dans sa déposition, ceux-ci, placés dans un milieu artistique, devinrent excellents. Ils formèrent des sculpteurs de goût, avec lesquels Dieppe ne put rivaliser. Même une partie des objets vendus à Dieppe sont produits à Paris, les ivoiriers

sont rares aujourd'hui dans la première de ces villes. On rencontre cependant des ateliers où des ouvriers sculptent, liment et polissent les christs et les statuettes. L'un d'eux s'est installé au Casino et travaille sous les yeux des visiteurs. Les crucifix sont l'article le plus commun ; ils reproduisent tous le même type original. Grands ou petits, ils offrent semblable attitude et pareils détails. Un sculpteur fait le corps, de la tête au pied, un autre les bras, qui sont ensuite fixés. Beaucoup de dextérité d'ailleurs, chez ces artisans, ils cisèlent merveilleusement cette matière dure qu'est l'ivoire, les couronnes d'épines sortent rapidement sous leur burin.

Après les christs, le grand homme de Dieppe, le brave chef d'escadre Duquesne, a les faveurs de la clientèle ; sa statue est réduite en ivoire. Jeanne d'Arc, d'après la statuette de la princesse d'Orléans, est également un sujet familier aux sculpteurs. La variété des objets est d'ailleurs très grande, si elle n'est pas toujours d'un goût très pur. Mais on veut plaire à des acheteurs dont l'éducation esthétique est loin d'être faite, les Anglais, par exemple.

Il faut regretter cette disparition d'une industrie d'art. Dieppe aurait pu enrayer cette décadence en créant une école spéciale, le projet en

a été fait souvent, il ne fut jamais mis à exécution.

L'ivoirerie joue donc aujourd'hui un rôle bien faible dans l'activité de Dieppe. Son port et sa plage sont des éléments de prospérité autrement considérables. Malgré le voisinage de Rouen et du Havre, les bassins de Dieppe ne cessent de s'accroître, la proximité de l'Angleterre assurant à cette ville littorale la plus rapprochée de Paris un mouvement constant de voyageurs et de marchandises. Dieppe s'est décidée trop tard à remplacer son port d'échouage par des bassins à flot capables de recevoir de grands navires à toute marée. Dès le temps de Duquesne, qui voulait creuser un port digne de ce nom dans la vallée de l'Arques, jusqu'aux premières années de ce siècle, les Dieppois ne voulurent pas participer aux travaux proposés par les ingénieurs. Mais depuis quelques années, les progrès sont rapides(1).

(1) En 1913, les entrées ont été de 1.708 navires jaugeant 605.438 tonneaux, les sorties de 1.697 navires (608.113 tonneaux). Sur le mouvement total des entrées et sorties réunies, l'Angleterre a fourni 3.110 navires et 1.085.566 tonnes. Dans ces chiffres, il est vrai, sont compris les paquebots de Newhaven. Les marchandises importées ont atteint 453.378 tonnes, les marchandises exportées 135.039 tonnes.

114.291 voyageurs ont débarqué ; 118.198 ont embarqué.

La population a lentement suivi : de 17.000 habitants vers 1830, elle s'est élevée de nos jours à plus de 23.000, à 26.000 avec la commune limitrophe de Neuville[1].

Les bains de mer, plus encore que le port, sont une source de prospérité pour Dieppe. Depuis le moment où la duchesse de Berry mit la plage à la mode, celle-ci n'a pas cessé d'être la plus fréquentée de la Manche, malgré le succès de Trouville. Le chemin de fer, mettant Dieppe à trois heures et demie de Paris, a beaucoup contribué à conserver la vogue à cette grève de galets, où l'on ne pourrait circuler si l'on n'avait établi des chemins de planches pour empêcher les pieds d'être meurtris. On ne trouve pas ici les superbes estrans de sable de la Basse-Normandie, de Picardie et de Flandre. A basse mer seulement, une bande de sable apparaît au-dessous de la pente de galets.

Ces cailloux de silex, provenant de l'érosion des falaises et sans cesse roulés par les vagues, furent longtemps le grand danger du port de Dieppe : les courants les portaient vers le chenal, plus d'une fois ils en menacèrent l'entrée. On les a maintenus en divisant la grève de

(1) Dieppe 23.973, Neuville 2.824 (recensement de 1911).

Dieppe en compartiments, au moyen d'épis en charpente; les galets ainsi encastrés ne peuvent être déplacés. En même temps, l'emploi d'une partie de ces pierres pour le lestage des navires a fort diminué la quantité de galets roulés devant le port et évaluée à 24.000, parfois 30.000 mètres cubes par année. Même ces cailloux de silex sont utilisés en Angleterre et à Sarreguemines pour la fabrication de la faïence. En 1870, on en livrait 30.000 tonnes à nos voisins; on en livre encore. Le galet ordinaire et la marne fournissaient 40.000 tonnes de lest. En outre, une usine locale calcine et « porphyrise » ces galets pour produire la silice à l'usage des fabriques de faïence et de porcelaine françaises. Cette extraction des galets, les chasses, la construction de jetées au large ont en partie fait disparaître le danger. Toutefois, les tempêtes ont souvent rendu la situation critique.

La berge rapide de galets et les épis donnent un singulier aspect à la plage de Dieppe, par le contraste avec les massifs d'arbustes et les superbes pelouses qui couvrent un vaste espace entre la ville et la mer. Pendant la saison, ces pelouses, les allées sinueuses qui les divisent, les parties réservées aux jeux, lawn-tennis et autres, sont remplies par une foule où le luxe

cherche à s'imposer par les pires extravagances. Nulle part le code des bains de mer, en ce qui concerne les différents costumes de la journée, n'est plus étroitement suivi.

Le casino de Dieppe, un des plus vastes et des plus luxueux du littoral, est construit au-dessous du château transformé en caserne, dont les tours rondes, les remparts, les mâchicoulis malgré l'adaptation aux besoins modernes, mettent une note archaïque dans le décor banal de la ville nouvelle. Le rempart du rivage a disparu, faisant place à une rangée de maisons, d'hôtels et de villas. Au milieu de cette longue façade d'édifices en brique, se dressent les hautes cheminées d'une manufacture de tabacs occupant près de mille personnes; cette usine de l'État emploie, avec l'industrie assez peu active de la dentelle, une grande partie de la population féminine [1].

La beauté de la plage de Dieppe est due à la bordure de hautes falaises blanches, aux anses régulières, striées de coulées de boue amenées par les pluies, coupées de valleuses, présentant comme une série de courtines et de bastions, creusées de grottes, offrant un aspect saisissant

(1) La description des manufactures de tabac se trouvera dans les volumes sur la banlieue de Paris : 65e volume (Paniin), 66e (Issy-les-Moulineaux).

aux visiteurs habitués aux roches noires et déchiquetées de Bretagne, aux dunes de Gascogne, aux côtes sans relief du Poitou.

La crête de ces falaises est d'un vert profond. Les pâtures et les terres cultivées finissent au bord même des gigantesques escarpements.

En revenant par les bords du chenal jusqu'au quai d'embarquement des grands paquebots de Newhaven, j'ai atteint le fond de l'avant-port, au moment où le marché aux poissons est dans toute son activité. La pêche a été abondante aujourd'hui, en maquereaux surtout; on les apporte à pleins paniers produisant un hérissement bizarre de queues rigides aux formes lancéolées [1]. A terre, on étale des soles encore vivantes, des rougets, des raies monstrueuses. En attendant l'heure de la criée à la Poissonnerie, les pêcheurs font eux-mêmes sur la chaussée une sorte de petite criée, à l'usage des servantes et des bourgeoises de Dieppe.

La plupart de ces pêcheurs habitent le fau-

(1) Dieppe possède une école des pêches, semblable à celle des Sables-d'Olonne, dont j'ai longuement parlé dans le 16e volume du *Voyage en France*.

La valeur totale de la pêche pour les 101 bateaux du port de Dieppe dont 26 à vapeur, montés par 573 pêcheurs, a été de 3.234.143 francs en 1913.

bourg du Pollet, de l'autre côté du port, dont le caractère pittoresque s'est beaucoup atténué depuis que le nouveau chenal, conduisant au nouvel avant-port et aux bassins gagnés sur la vallée de l'Arques, a fait disparaître une partie des habitations. Le Pollet, contigu à la commune faubourienne de Neuville, est traversé par le chemin conduisant à la cité de Limes, camp antique sous lequel sont construits les hôtels et les élégantes villas de Puys, station mise à la mode par les deux Alexandre Dumas et où vint mourir l'auteur des *Trois Mousquetaires*.

Dieppe, 1916.

La création d'une entrée nouvelle a transformé complètement l'accès du chenal et des bassins de Dieppe. Les travaux commencés en 1905 donnent déjà une autre physionomie aux abords de la ville. L'ancienne jetée de l'ouest est prolongée de 159 mètres par une ligne droite oblique allant à la rencontre d'une jetée semblable, longue de 508 mètres 60, s'enracinant à la falaise du Pollet. Entre ces deux jetées s'étend une sorte de premier avant-port occupant en partie l'emplacement du brise-lames et de la jetée est d'autrefois.

Entre les musoirs des deux jetées, la nouvelle entrée s'offre dans l'axe même du chenal. On évite ainsi les difficultés constituées par l'irruption des galets amenés par les tempêtes d'ouest. L'entrée de Dieppe est désormais facile par tous les temps et à toutes les heures du flot. L'aspect du port est donc bien changé.

Ces puissants môles contre lesquels viennent se briser désormais les vagues de tempête sont d'un effet majestueux. La mer est si violente dans ces parages que l'on a prévu le cas où, les jetées étant impraticables, les gardiens ne pourraient aller allumer les feux des fanaux d'entrée; les ingénieurs ont élégamment paré à ce danger en construisant dans l'intérieur de la jetée une galerie souterraine débouchant sous la tourelle du fanal.

A cette construction d'un premier avant-port ne se bornent pas les travaux autorisés par la loi du 24 décembre 1903. L'ancien avant-port a été bordé de quais offrant à leur base une profondeur d'eau de 4 mètres au-dessous des basses mers. La darse de pêche, une des curiosités de Dieppe pour les visiteurs, par le débarquement du poisson, est dotée d'un mur de quai sur la face est.

XIV

DE VALLEUSE EN VALLEUSE

Le chemin de fer de Dieppe au Havre. — Offranville. — La valleuse de la Saâne. — Le plus grand village du Caux : Luneray-les-Trois-Portes. — Les tisserands. — La valleuse du Dun. — Doudeville. — Le cœur de Villars. — La valleuse de Néville. — Saint-Valery-en-Caux — Le port. — Les galets. — En route pour Veules. — Le colza dans la Seine-Inférieure. — Veules, sa plage et sa valleuse. — Veulettes. — La valleuse de la Durdent. — Cany et son château. — Grainville-la-Teinturière. — Sur le plateau cauchois. — Valmont et sa vallée.

(*Carte de l'État-major :* feuilles d'Abbeville S.-O.; Saint-Valery S.-E.; Yvetot N.-E., N.-O.)

Juin.

Le chemin de fer du Havre se sépare de celui de Paris à l'issue du tunnel. Aussitôt après la halte du Petit-Appeville, destinée à desservir la station balnéaire de Pourville, à l'embouchure de la Scie, il commence à s'élever sur le plateau de Caux en dominant la vallée d'un vert si profond dans laquelle scintille le ruban sinueux de la rivière. Les premières pentes sont couvertes de pâturages et de pommiers étendant leur ver-

dure jusqu'aux abords du vaste village d'Offranville, aux maisons éparpillées dans les *cours-masures,* closes de hauts talus — fossés plantés d'ormes et de hêtres.

Et le train s'élance ensuite dans l'étendue du plateau cauchois, en ce moment dans toute sa grâce et sa solitude. Les colzas, base des cultures sarclées en Caux comme dans la plaine de Caen, sont fleuris. Ils mettent d'éclatantes nappes d'un jaune d'or au milieu des blés verts, des labours et des carrés de trèfle. Pas un village en vue, pas un hameau ; ils se dissimulent dans les innombrables massifs d'ormes, qui donnent au Caux une variété et une fraîcheur que la Beauce et les plaines de Flandre ne connaissent plus. Parfois, entre les arbres, on distingue le toit rouge d'une « masure », entourée des toits de chaume des bâtiments d'exploitation ; cela seul rappelle la vie.

On retrouve les villages en descendant vers la valleuse de la Saâne, au-dessus d'Ouville-la-Rivière. Aux champs cultivés succèdent, sur les pentes, les pâturages plantés de pommiers, pacagés par un bétail nombreux au poil lisse et net. Au fond de l'étroite fissure, des chaumières et des usines bordent une rivière aux eaux abondantes et claires. Le flot court, s'apaise en avant

des barrages, fait mouvoir les roues de filatures. Et c'est merveille qu'un si petit vallon, sans affluent, suffise à alimenter par ses sources une rivière d'une telle abondance. Joyeuse et mutine, la Saâne court ainsi entre ses pentes boisées, sans cesse bordée de villages pendant les 34 kilomètres de son cours. On pourrait définir la vallée : une rue de maisons rustiques.

Le chemin de fer a fait naître une industrie nouvelle. Les galets de silex, ou *galets de mer,* que Dieppe exploite pour la céramique anglaise abondent à l'embouchure de la Saâne, où jamais ils n'avaient été ramassés. On les recueille maintenant afin de les porter au wagon; c'est pour la gare d'Ouville un important élément de trafic.

La voie ferrée court un instant au flanc des collines et monte de nouveau sur le plateau. Pendant cette courte ascension, on jouit d'une vue charmante sur la vallée profonde remplie d'arbres, du milieu desquels émergent quelques cheminées d'usines ; seules les fumées bleues des foyers décèlent les villages enfouis dans la verdure. Puis voici encore les champs de blé verdoyants et les nappes jaunes du colza. Au loin, grandit une forêt, le chemin de fer se dirige vers la lisière, et l'on aperçoit sous les arbres des maisons de chaume et d'autres habitations

de brique tapissées de pommiers. Ce que je prenais pour une forêt est Luneray-les-Trois-Portes, le plus grand village du Caux, un de ceux qui rendent le mieux le caractère si particulier des demeures dans cette riche contrée.

C'est dimanche, les voyageurs sont assez nombreux, la plupart des hommes sont vêtus de vestons de velours et portent des casquettes plates ; quelques-uns ont arboré la casquette de soie très élevée. Allure d'ouvriers campagnards et non de paysans.

Je descends à Luneray pendant que le train file sur Saint-Vaast ; me voici, en quelques pas, à l'entrée de ce bourg bocager. Bourg, il l'est peu ; c'est plutôt la vie champêtre dans sa grâce la plus complète, comme la rêvaient, au siècle dernier, les écrivains qui transformèrent notre littérature ; ainsi la comprirent les « honnêtes gens ». Les chemins sont des allées entre les talus fleuris de primevères, de pervenches et de cette fleur blanche, légère, portée sur une tige gracile, semblable à une étoile et qui se plaît au revers des fossés. J'ignore son titre en botanique : dans mon Dauphiné, nous l'appelons du nom joli d'argentine. Ces talus ou fossés plantés de grands arbres, hêtres mêlés d'ormes et de chênes, enferment les vergers ; les arbres de

haute futaie abritent des vents de mer et des gelées printanières les pommiers qui donneront le cidre.

Dans ces enclos sont les maisons. A Luneray, toutes les demeures ne sont point ainsi enfermées, les cours-masures sont entremêlées d'habitations bâties à front de chemin. La plupart de ces nouvelles constructions, en brique, remplacent les vieilles et pittoresques chaumières de torchis et de poutrelles, mais des poiriers fleuris couvrent les façades, au ras du mur fleurissent des violiers, des pensées, d'autres fleurs rustiques. Par les fenêtres ouvertes apparaissent des intérieurs très propres, dont le grand luxe consiste en armoires, bahuts ou caisses d'horloges sculptés. Beaucoup renferment des métiers à tisser ; ils se taisent aujourd'hui, mais, en semaine, leur tic-tac se mêle au piaillement des moineaux, au sifflement des merles qui peuplent les arbres des fossés voisins et aux cris lugubres des bandes de freux.

Luneray doit à ce travail des tisserands sa population considérable pour un village du Caux — plus de 1.600 habitants (1) — et sa grande étendue. Plusieurs fabricants font tisser des toiles

(1) Descendue à 1.554 au recensement de 1911.



(Echelle au 1/320 000e)

dans les *masures* disséminées au milieu des vergers. Ce curieux village, avec la commune voisine de Cruchet-Saint-Siméon, appartenant au même massif d'arbres et d'herbages, couvre près d'une lieue en tous sens. Il ne prend l'aspect ordinaire des centres d'habitation qu'autour de l'église ou des cafés ; des auberges et des magasins bordent des embryons de rues.

Par ces chemins ombreux et fleuris, entre les maisonnettes riantes, évitant ainsi l'opulente monotonie du plateau, je traverse Luneray et Cruchet. Ici, un quart de lieue à faire dans les champs pour gagner un autre bosquet fort étendu formant le village de Crasville, d'où, par un chemin creux, on descend dans une riante valleuse, au joli bourg de Fontaine-le-Dun. Malgré le nom et la fraîcheur du site, malgré la végétation puissante et les gras pâturages, il n'y a pas de fontaine. Depuis bien longtemps aucun ruisseau n'arrose cette partie de la valleuse ; la source, comme cela s'est produit pour tant d'autres cours d'eau cauchois, s'est portée en aval.

Pas de train avant l'après-midi, il est 7 heures à peine, car je suis venu rapidement. Où aller? Faut-il gagner Veules par le plateau nu et la grande route morose, ou atteindre Saint-Valery en cherchant l'ombrage propice des villages qui

s'égrènent jusqu'à la valleuse du petit port ? Je suis tiré de perplexité par une voix cordiale : un fermier cauchois, conduisant un cabriolet attelé d'un cheval fringant, me demande si je vais à Doudeville.

Doudeville ! Cela n'était guère dans mon programme, mais il y a une gare ; autant vaut profiter d'une invitation aimable et prendre place dans le cabriolet.

Au trot, le cheval monte sur le plateau, longe Tonneville, pénètre dans le vaste et verdoyant bocage où Cauville-les-Deux-Églises abrite ses masures ; au trot dans Bénesville et nous suivons la grande route de Dieppe, d'où, toujours à la même allure, nous atteignons Doudeville une demi-heure avant le passage du train. Adorable cette course sur le plateau, tantôt par les champs couverts de moissons et de colza, tantôt sous l'abri profond des chemins bocagers.

La demi-heure à passer à Doudeville est amplement suffisante pour visiter cette petite ville sans grand caractère, qui perd le cachet amusant de ses vieilles bâtisses normandes par la construction de nouvelles demeures en brique. De belles villas aux jardins fleuris indiquent une bourgeoisie aisée. L'unique monument, la vieille église, basse et trapue comme si elle était des-

tinée à résister aux assauts des tempêtes, renferme le cœur du maréchal de Villars, le vainqueur de Denain.

Par sa situation au point de jonction de deux grandes routes, dans un pays riche et fertile, sur une voie ferrée, Doudeville est un centre pour le commerce d'une vaste région ; la ville la plus proche, Yvetot, est à 13 kilomètres de là. Saint-Valery et Cany sont plus éloignées encore.

Le chemin de fer de Saint-Valery descend au fond d'une valleuse sans eau allant rejoindre la Durdent à Grainville-la-Teinturière. Tantôt verdoyante, tantôt creusée entre des pentes crayeuses tapissées d'ajonc, la valleuse s'épanouit dans le joli bassin de Saint-Vaast-Dieppedalle, dont les masures fleuries sont d'une grâce extrême. Haletante, la locomotive s'élève sur le plateau et atteint la gare de Saint-Vaast-Bosville perdue en plein champ, où viennent aboutir les lignes de Dieppe et Cany. Désormais on descend jusqu'à la mer, d'abord insensiblement à travers le plateau cultivé, puis, par de fortes déclivités, à partir du village bocager de Néville, dans une valleuse étroite et sèche, à laquelle d'autres valleuses s'unissent, formant un bassin verdoyant ; au fond, entre de hautes falaises, est

emprisonnée une petite ville : Saint-Valery-en-Caux.

L'époque est mal choisie pour visiter l'aimable cité. Les baigneurs ne sont point venus encore, les grands hôtels et les villas sont fermés; les appartements destinés aux étrangers ont leurs volets clos. Solitaires sont les allées d'ormes encadrant le bassin de retenue, mis à sec par le retrait de la mer; sur les quais, bordés de belles maisons, ni un passant ni une voiture, les navires du port sont au large, pour longtemps, sur les bancs lointains où se pêche la morue. Seule, la place, autour d'une très humble église, présente quelque animation : c'est le marché.

Comme tous les ports du rivage de Caux, Saint-Valery est bâti entre deux lèvres de la falaise ouvertes par les eaux de fleuves préhistoriques, la côte, rongée par les vagues, présente une ligne régulière de murailles blanches hautes de plus de 70 mètres, les parties de rivage démolies ont donné lieu à la formation d'une formidable laisse de galets de silex, tandis que, par l'effet des courants, la craie, réduite en vase, va s'entasser dans les estuaires de la Seine et de la Somme. Ces bancs et plages de galets sont la plaie du littoral cauchois. Si l'ensemble du paysage maritime, la haute rangée des falaises dominant la mer su-

perbe sont d'une réelle grandeur, ces pierres rondes et grises produisent un effet navrant à l'œil accoutumé aux plages de sable. Mais à haute mer, quand le flot, ayant recouvert ces vastes étendues de cailloux, vient fuser au pied des falaises, emplit le chenal et fait flotter les navires tout à l'heure échoués, le paysage prend une beauté inattendue.

Les galets sont donc l'ennemi pour Saint-Valery, comme pour Dieppe et le Tréport. Entraînés dans un mouvement continu par le courant général de la Manche qui les porte vers la Somme par un contre-courant appelé *resciades* (1), ils forment dans la rade des *pouliers* ou bancs dangereux et encombrent le chenal. A basse mer les eaux de la retenue les refoulent au large ; sans cet effet mécanique des chasses, il n'y aurait bientôt plus de port à Saint-Valery, ou plutôt plus de chenal ; partant, l'accès de l'avant-port et du bassin à flot serait interdit.

Les difficultés d'accès, l'absence d'abri en avant de la ville pendant les basses mers n'ont pas permis à Saint-Valery de prendre le développement que semblerait lui assurer son excellente situation

(1) Nom donné par les *Ports Maritimes* du ministère des Travaux publics. L'*Annuaire* de la marine de commerce appelle ce contre-courant la *seide*.

en face de l'Angleterre, à l'extrémité d'une voie ferrée qui le met à 202 kilomètres de Paris [1]. Aussi le mouvement est-il peu considérable et consiste-t-il surtout en bâtiments de pêche [2]. La mode des bains de mer, les facilités d'accès attirent de nombreux baigneurs. On a construit un casino, à l'entrée du quartier où vinrent se réfugier les pêcheurs de Veules chassés par la tempête qui détruisit leur port à la fin du dix-septième siècle, ce qui valut à ce gîte d'immigrants le nom de Bohême. La cité actuelle était le port d'un bourg, aujourd'hui presque abandonné, appelé la ville, dont il reste l'église dans un vallon abrité, au-dessous de la route de Dieppe. Le port se nommait *Navarre* ou *Navaille*.

La beauté de Saint-Valery réside surtout dans ses falaises escaladées par les villas et que longe un *chemin d'herbe* parfois vertigineux, conduisant à Veules. J'ai tenté de le suivre, mais il a plu ce matin, le passage dans le gazon mouillé est fort désagréable, et je suis allé prendre un

(1) Voici la distance de Paris aux ports voisins : le Havre, 228 kilomètres ; Fécamp, 222 ; Dieppe, 201 par la voie ordinaire de Rouen, 168 par Gournay ; le Tréport, 192.

(2) Entrées en 1913 : 43 navires, 6.759 tonneaux de jauge ; sorties : 42 navires, 6.586 tonneaux.

chemin rural qui se tient à 200 mètres du bord, au milieu des cultures : champs de trèfle dans lesquels sont attachées à des piquets des rangées de vaches et de chevaux, blés ondoyants, rectangles éclatants de colza. Malgré les embruns, cette végétation est superbe, les colzas [1] dépassent parfois la taille d'un homme.

A 6 kilomètres de Saint-Valery, le chemin descend tout à coup entre des parois couvertes de broussaille et ne tarde pas à atteindre un bourg allongé au fond d'une valleuse étroite. Les rues bordées de jolies maisons, les pentes couvertes de villas dont quelques-unes sont élégantes et luxueuses, une petite rivière aux eaux pures qui fait mouvoir des moulins, forment un des plus jolis coins de la côte normande. C'est Veules, qui a sur les stations voisines l'avantage de posséder de vastes laisses de sables où les enfants peuvent jouer, pêcher l'équille et la cre-

(1) Le colza couvrait dans la Seine-Inférieure, c'est-à-dire dans le pays de Caux — le reste du département étant surtout en pâturages — 14.623 hectares, près du cinquième de la superficie occupée en France par cette culture. Le Calvados, qui vient après lui, n'avait que 7.676 hectares. La production a atteint 384.045 hectolitres valant plus de 6 millions de francs. Comme dans le Calvados, la concurrence des huiles et des graines exotiques et du pétrole réduit chaque année le domaine du colza ; en 1897, les cultures ne couvraient plus que 10.796 hectares (Voir sur ce sujet le 6e volume du *Voyage en France*).

vette, et qui a pris l'aimable surnom de Veules-*les-Roses*.

Le bourg est encore endormi, la plupart des maisons sont closes, le casino est sans rumeur. Le seul bruit est celui du ruisseau tombant sur les galets, du haut de l'écluse d'un vieux *moulin de la mer*.

La petite rivière naît dans le village même, elle n'a pas un kilomètre de cours. Ses sources abondantes s'épanchent sur un terrain plat où l'on a créé de vastes cressonnières admirablement entretenues et jouissant en Caux d'une certaine célébrité. Échappé de ces cultures, le ruisseau court rapidement, retenu par les barrages d'usines, dont une fournit la lumière électrique au bourg.

Les eaux claires, les grands arbres, les falaises, le vaste développement de côtes aperçues de la plage, font de Veules un site charmant ; cependant la mode lui est moins venue qu'à d'autres stations. La vie y est plus simple qu'à Veulettes.

Cette dernière, malgré son nom, n'est point voisine ; elle est loin de Veules, par delà Saint-Valery. Je m'y suis fait conduire ce matin au point du jour, avant d'aller à Cany.

Le paysage ne change pas d'aspect ; la vallée de la Durdent, très large, revêtue de belles prai-

ries, avec sa rivière abondante et claire, que retient à l'embouchure un banc de galets d'où elle s'échappe par un tunnel, serait partout considérée une très belle et riche vallée. Les dernières villas de Veulettes viennent jusque-là, mais la petite cité balnéaire s'est blottie dans une valleuse voisine et tapisse de ses chalets les lèvres de la falaise. Le site est gracieux ; la vallée de la Durdent, aux abords de la côte, est au contraire solitaire et nue, les bords escarpés se creusent de carrières.

Il faut remonter la Durdent pendant près d'une lieue, pour reconnaître la vallée cauchoise, fraîche et ombreuse. Paluel et Vittefleur offrent de gracieux paysages, les habitants ont transformé les bords de la rivière en opulents jardins maraîchers où ils cultivent, pour les grandes villes voisines ou les stations balnéaires, choux, laitues, artichauts, salsifis, pommes de terre de primeurs. Des coteaux boisés, des moulins, de jolis hameaux se mirent dans le petit fleuve, plus abondant, malgré son étroit bassin et sa longueur de 24 kilomètres, que nombre de rivières trouvant place sur les cartes de France à petite échelle ou donnant leur nom à des départements. Et quelles eaux transparentes et pures ! On comprend que la truite se plaise dans cette

riante Durdent, née des grandes sources d'Héricourt, que les Grecs eussent divinisées.

Vittefleur est charmant au milieu de ses jardins, le lourd clocher de son église ogivale semble garder l'accès d'une valleuse secondaire. Partout des champs potagers entourés de « fossés », talus revêtus de lierre, dans ces enclos les jardiniers ont installé des abris de torchis et de chaume.

Par ce gai pays, au pied des collines, au long des eaux que n'ont pu troubler les déjections de nombreux villages, la route atteint Cany, petite ville riante et proprette, formée de deux rues parallèles, jetée en travers de la vallée, favorisée par le chemin de fer qui, de bonne heure, y accéda. La gare ne dessert pas seulement un riche terroir agricole, elle est le point de départ des voyageurs pour Veulettes, les Grandes-Dalles, les Petites-Dalles et Saint-Pierre-en-Port, stations balnéaires assises au fond de courtes et fraîches valleuses qui s'ouvrent autour du gros bourg de Sassetot-le-Mauconduit.

Cany possède un singulier monument : une sorte de place complètement encadrée par des constructions basses, au rez-de-chaussée en arcades, et renfermant la mairie, les halles, des cafés et des magasins. Au centre, sur un socle,

est le buste de Louis Bouilhet, le délicat poète normand qui fut l'ami de Flaubert et, comme le romancier, resta fidèle à sa province. Bouilhet est né à Cany.

La rivière, par ses bras bordés d'arbres et de jardins, est le charme de l'aimable ville. En amont elle arrose d'amples prairies bordées de jolies routes dont une, conduisant à Ourville, est une avenue de beaux arbres longeant une colline boisée. C'est la promenade de Cany; elle dut être la voie d'accès pour un superbe château construit au dix-septième siècle au milieu de la vallée. Quand, à un détour de la route, on aperçoit la vaste façade se mirant dans l'eau d'un petit lac, on croirait à un palais des contes de fées. La singulière disposition des matériaux est pour quelque chose dans cette impression. L'architecte — Mansart, dit-on, — au lieu d'employer la brique pour les pleins et la pierre pour les cordons et les encadrements, a adopté le mode contraire. C'est une disposition assez rare, donnant aux ouvertures, portes et fenêtres, une netteté qui n'est pas sans heurter l'œil.

Le parc est ouvert au public : la population de Cany jouit donc d'une promenade princière, comme Rouen et le Havre ne sauraient en offrir à leurs habitants.

Je me suis proposé d'aller coucher à Valmont et de faire à pied cette excursion sur le plateau de Caux. Ce matin il faisait froid; l'après-midi, dans ce val encaissé de la Durdent, il fait une lourde chaleur d'orage. Je tente de prendre à travers le bois de la Garenne pour descendre à Grainville-la-Teinturière; les chênes n'ont pas de feuilles encore, et le soleil darde de brûlants rayons.

J'ai tenu à voir ce gros village, presque une petite ville, où naquit un des Français qui eurent au plus haut degré l'esprit d'aventure : Jean de Béthencourt, le découvreur des Canaries. Une plaque dans l'église rappelle la naissance du grand navigateur.

Grâce à la carte, je puis prendre au plus court à travers le pays; un sentier dans les cultures conduit à la valleuse où se blottit Bertheauville, un autre s'engage dans les blés et atteint Gerponville, un des plus délicieux parmi les villages cauchois. Dans les encadrements des hauts fossés sont les maisons peintes, tapissées d'espaliers; les haies d'aubépine, autour des pâturages, sont soigneusement taillées. Tout ici respire l'aisance.

Encore un sentier par les cultures de colza et de céréales, il conduit au frais hameau de Miuse-

ment, dont les masures rient entre les talus fleuris de primevères et de pervenches. Un chemin le longe et descend dans une valleuse large, profonde, remplie de grands arbres. On passe sous de beaux hêtres, entre des haies verdoyantes. Et c'est exquis cette descente rapide à l'issue de laquelle on trouve encore une rivière abondante, des sources, les ruines majestueuses d'une abbaye, un fier château féodal dont le donjon dépasse le sommet des arbres qui l'entourent, la haute flèche d'une vaste église et les constructions d'une petite ville semblable à une cité édifiée dans les fabriques de jouets de Nuremberg.

La ville, digne du nom charmant de Valmont, est un de ces coins que l'on ne saurait oublier. Mais j'ai à peine le temps de monter sur la colline, avant de reprendre ma route, pendant près de trois lieues, au sein de la tranquille vallée. Celle-ci rejoint le vallon de Ganzeville; les deux rivières confondent leurs eaux, désormais c'est la rivière de Fécamp. La ville commence ici par une longue rue de faubourg et de grandes usines où l'on file le coton.

XV

L'ALIERMONT

Une rue de dix-sept kilomètres. — L'Aliermont. — La rivière et le bourg d'Arques. — La forêt. — Saint-Nicolas et ses horlogers. — Origines et développement successifs de cette industrie. — La situation actuelle. — La fabrication des chronomètres. — Crise de l'industrie horlogère. — Les vanniers de la Béthune. — Les villages pastoraux de l'Aliermont.

(*Carte de l'État-major :* feuilles d'Abbeville S.-O.; Neufchâtel N.-O.)

Gournay. Juin.

En étudiant la carte d'État-major en vue de mes excursions autour de Dieppe, je fus surpris par la disposition étrange d'un village assis sur le plateau entre les deux petites rivières d'Eaulne et de Béthune. Pendant 17 kilomètres de longueur, étendue supérieure à celle du plus grand trajet direct possible dans Paris, s'allonge une rue répartie entre quatre communes : Saint-Nicolas, Notre-Dame, Sainte-Agathe et Croixdalle. A la suite de leur nom les trois premières ont le mot « d'Aliermont », également porté par un

autre village, Saint-Jacques-d'Aliermont, parallèle au premier et long de près d'une lieue. Saint-Nicolas commence non loin de Dieppe, aux dernières futaies de la forêt d'Arques; Croixdalle finit aux premières futaies de la forêt du Hellet, aux confins des pays de Caux et de Bray, La limite entre les arrondissements de Dieppe et de Neufchâtel donne Croixdalle et Sainte-Agathe à ce dernier.

Je me suis proposé de gagner Neufchâtel par cette voie singulière, espérant trouver quelque détail intéressant en parcourant cette rue, peut-être la plus longue du monde.

Les chemins de fer ne traversent pas le plateau d'Aliermont, mais les vallées sont parcourues par les lignes de Neufchâtel et du Tréport. Arques, Dampierre, Bellengreville et Envermeu desservent la partie la plus populeuse de l'Aliermont, c'est-à-dire la commune de Saint-Nicolas. La première de ces gares me permettait de visiter le champ de bataille où le « brave Crillon n'était pas », ce pourquoi le Béarnais lui conseillait de se pendre.

Arques est pour Dieppe et ses baigneurs une excursion classique, presque aux portes de la ville, en un des plus beaux sites de la Normandie. La route est charmante au bord des grands

prés remplis de bétail, au milieu desquels le petit fleuve d'Arques roule ses eaux claires formées, devant Arques, par le tribut de l'Eaulne, de la Béthune et de la Varenne, venues du pays de Bray. Le confluent des trois riviérettes est dominé par une haute colline revêtue des futaies moutonnées de la forêt d'Arques. A l'extrémité même du promontoire, dans une clairière, se détache sur le vert des arbres un obélisque érigé en souvenir de la bataille du 21 septembre 1589.

Malgré une fabrique d'agglomérés construite dans la vallée de la Béthune, malgré les chemins de fer et le voisinage de la ville, le paysage a conservé sa tranquillité. Le bourg d'Arques est blotti dans un pli de collines, au pied des superbes ruines du vieux château des ducs de Normandie qui, si longtemps, fut une formidable citadelle et dont les canons décidèrent la retraite des troupes de la Ligue. Les ruines sont encore précédées par de profonds fossés creusés dans la craie et flanquées de tours énormes.

Le bourg, petit, mais riant et coquet, a conservé d'intéressants édifices. L'église est une des plus gracieuses de la Normandie; la pierre, délicatement fouillée, donne l'impression d'une œuvre d'orfèvrerie. Quelques maisons rappel-

lent la prospérité de la ville avant le développement de Dieppe. L'une d'elles montre un haut pignon et, dans la cour, une porte élégante conduisant à un bel escalier en colimaçon. Elle fut un édifice public, comme l'indique encore le nom de *bailliage*.

Le chemin de l'Aliermont franchit la Varenne et la Béthune à l'endroit où les deux rivières se réunissent. Dans leurs eaux claires et profondes on voit par myriades se jouer les anguilles et d'autres poissons. Le joli hameau d'Archelles borde la Béthune, au-dessous de la forêt à travers laquelle le chemin monte entre les hêtraies silencieuses. Les hêtres peuplent presque entièrement cette belle futaie de 972 hectares, bien percée, dont les carrefours portent des noms historiques : rond des Ligueurs, rond du Congrès, rond Henri IV, rond Duquesne. La route de l'Aliermont la traverse pendant deux kilomètres avant d'atteindre le plateau nu, couvert de cultures. Elle est comme barrée par un rideau d'arbres entourant une vaste cour de ferme ou *masure* remplie de constructions isolées en brique ou en torchis. Cette ferme, appelée Milan, est la première habitation de la rue gigantesque d'Aliermont. Aussitôt commence Saint-Nicolas, principal centre communal du singulier vil-

lage [1]. Maisons basses en torchis avec poutrelles apparentes ou de brique à la façon flamande, isolées au milieu d'un jardinet clos de haies vives, rempli de fleurs, d'arbres fruitiers et de buissons de groseilliers. La plupart de ces maisons, très coquettes, ont de grandes baies vitrées indiquant des ateliers. Quelques-unes sont presque des villas.

Rien de singulier et de charmant à la fois comme ce cordon de toits d'ardoise couvrant de petites habitations dont les murs disparaissent parfois sous les vignes et les poiriers en espaliers, encadrant les larges fenêtres aux grandes vitres. Si l'on s'approche, on aperçoit, assis devant des établis, des hommes et des femmes qui liment ou burinent des pignons, des roues, des engrenages de cuivre. La population presque entière de Saint-Nicolas se compose d'horlogers.

Et les maisonnettes continuent à border la route, séparées par des ruelles tracées entre des haies de charmilles bien taillées, disparaissant parfois sous les clématites et les roses.

---

(1) Voici la population de la *rue* d'Aliermont, d'après le recensement de 1911 : Saint-Nicolas, 2.475 habitants ; Notre-Dame, 446 ; Sainte-Agathe, 261 ; Croixdalle, 313. Le village parallèle de Saint-Jacques a 244 habitants.

Cet aspect de bien-être est dû à l'industrie. Les horlogers de l'Aliermont, vivant en pleine campagne, trouvent l'aisance dans des salaires qui seraient fort insuffisants au milieu des villes. La fabrication des rouages pour montres, pendules, chronomètres, lampes et jouets a pris une importance considérable dans la commune de Saint-Nicolas. L'existence de ces ateliers au milieu d'une contrée où l'on ne rencontre aucune autre industrie similaire est assurément curieuse. L'horlogerie, dans le reste de la France, est répartie sur une vaste zone allant du pays de Montbéliard au Faucigny par Besançon, Morez, les environs de Saint-Claude et Cluses [1]. On ne s'expliquerait donc guère la présence d'un petit îlot horloger si loin de toute région consacrée à la fabrication des horloges et des montres, si l'on ne savait le rôle important de Dieppe dans le passé. Ce port, dont les armateurs et les corsaires firent preuve d'un tel esprit d'entreprise, devait naturellement posséder les industries nécessaires à la navigation, au premier rang les montres marines et les chronomètres. Un historien normand, M. Féret, relève une tradition

(1) Sur l'industrie horlogère en Faucigny et Genevois, voir le 8e volume du *Voyage en France*. Sur Montbéliard et Besançon, le 23e volume.

d'après laquelle des horlogers de Dieppe, chassés par la destruction de la ville causée par le bombardement de 1694, seraient venus se réfugier sur le plateau d'Aliermont. Cependant il devait y avoir déjà des horlogers dans le pays. Un écrivain rouennais, M. Georges Dubosc, qui m'a fourni d'intéressants détails sur ce petit point d'histoire, m'a signalé divers spécimens exposés au Musée des antiquités de Rouen et portant la date de 1621, notamment une horloge en cuivre gravé, signée Duchaussoy, horloger à Saint-Jacques-d'Aliermont.

Toutefois, l'horlogerie ne paraît pas s'être maintenue longtemps dans l'Aliermont. Dieppe, relevée de ses cendres, retrouva une partie de ses ouvriers, car tous les écrivains et la tradition font naître l'industrie actuelle au siècle dernier. M. de Beaurepaire en attribue la création à une famille Gloria, de Dieppe. Elle aurait fondé un atelier pour profiter de la main-d'œuvre, Saint-Nicolas possédant d'habiles ouvriers chaudronniers en cuivre et pouvant fournir la matière première. Ces *maigniens* auraient été transformés non en horlogers, ce qui serait bizarre, mais en producteurs de mouvements pour pendules à ressort, faits en *blanc* et envoyés à Paris pour y être montés.

Au commencement du siècle, il n'y avait encore que 60 ouvriers, répartis en vingt ateliers; avant 1790, le nombre d'ouvriers était de 150 et la production atteignait de 2.500 à 3.000 mouvements, en grande partie vendus à l'étranger. Ces mouvements produits en *blanc,* c'est-à-dire livrés à l'état brut par les *blanctiers,* se vendaient de 30 à 36 livres; achevés, ils en valaient 60.

Après la Révolution, quand l'industrie reprenait son essor sous l'impulsion de Napoléon, l'horlogerie de l'Aliermont fut l'objet de précieux encouragements. Sur la demande du préfet, M. Savoye-Rollin, le ministre de l'Intérieur, M. de Champagny, envoya, en 1806, un jeune maître de grand talent nommé Pons, qui, faisant adopter la division du travail et l'emploi des machines, améliora la fabrication des dentures. Deux ans plus tard, d'après un rapport du grand horloger Bréguet, le prix de revient était réduit d'un cinquième. Dès 1806, M. Pons était récompensé par une médaille. Chaque nouvelle exposition révéla des progrès, et, en 1839, M. Pons obtint la croix de la Légion d'honneur, juste récompense de trente-trois années de travail infatigable. Ses horloges marines étaient réputées.

Un médecin de Saint-Nicolas, M. Hébert, a relevé à ce sujet des chiffres intéressants. En

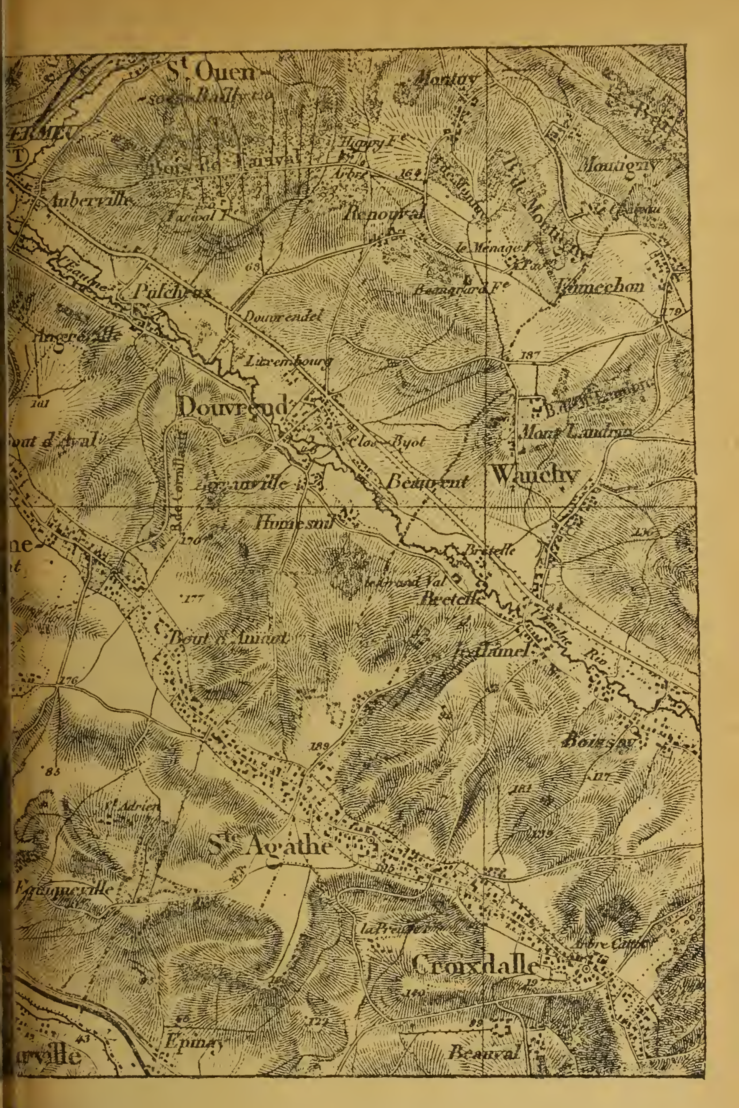
1806, les 60 ouvriers de Saint-Nicolas gagnaient à peine 6 francs chacun par semaine; mais après l'adoption de la division du travail, on livrait pour 8 ou 10 francs ce qui en avait coûté 80 jadis. En 1840, il y avait 800 ouvriers à Saint-Nicolas; Dieppe conservait encore quelques artisans produisant notamment ces petits tableaux où l'on voit, sur des flots crûment peints, se balancer un navire mû par un mouvement d'horlogerie.

Longtemps l'industrie de Saint-Nicolas fut prospère. D'après les rapports de l'Exposition de Rouen en 1859, le succès fut grand pour les mouvements ordinaires de tous diamètres et « fort bien faits », les *huitaines* simples et à réveil, les réveils de poche, les chronomètres à l'usage de la marine, les mouvements de pendules à sonnerie de toutes grandeurs, des compteurs pour daguerréotypes et des rouages pour la télégraphie. Les connaisseurs admirèrent fort un micromètre entièrement achevé indiquant des centièmes de millimètre, véritable tour de force de précision.

La principale fabrique de Saint-Nicolas fournissait toute l'année 2.000 rouages pour la télégraphie et plus de 48.000 pièces de toutes sortes : elle occupait 250 ouvriers et produisait 3.200

Torqueville
St Nicolas-d'Aliermont
Bout d'Amont
Bois d'Archelles
Fe de Milon
Fe de Florence
St Aubin le-Cauf
le Bel Air
Bois du Défends
Halte
Dampierre
Noville
Varenne
Orival
St Jacques-d'Aliermont
Meulers
Etables
Baventin
Mesnil
Freulleville
Manoir du Val
Equiqueville
Torcy-le-Petit
FORÊT D'AROUES
BOIS DE PIMONT
FORÊT DU CROC

LE PLATEAU



St Ouen
Montay
Auberville
Douvrend
Douvrendel
Luxembourg
Clos Byot
Beaumont
Wanchy
Mont Landrin
Bretelle
le Grand Val
Bout d'Amont
St Adrien
Ste Agathe
Croixdalle
Boissay
Epinay
Beauval
le Ménage Fe

IERMONT

pièces par mois. En 1873, au moment où M. Corneille publiait une étude sur la Seine-Inférieure industrielle et commerciale, l'industrie avait encore progressé : quatorze fabricants occupaient 1.200 ouvriers, le chiffre des affaires atteignait 800.000 francs, dont 200.000 francs de matière et 360.000 francs de main-d'œuvre.

A l'Exposition de 1889, le rapporteur constatait que Saint-Nicolas avait abandonné la fabrication des roulants de pendules à sonnerie pour le commerce et se livrait plus particulièrement à la fabrication de la petite pendulerie, « comme les huitaines, les réveils à bon marché, les pendules de voyages, les pendules diverses, les carillons ». Cette fabrication avait pris un grand développement. On produisait également des régulateurs, des mouvements pour la télégraphie, des rouages divers, de la petite mécanique et « depuis peu, un article nouveau, la lampe à incandescence ».

Le rapporteur constatait que les horlogers de l'Aliermont, imitant ceux du Doubs, envoyaient de moins en moins des pièces détachées à Paris, finissaient les mouvements, faisaient les boîtes et exportaient une grande partie de leurs produits entièrement terminés. Les derniers chiffres recueillis donnaient une production de

1.500.000 francs en 1878, de 2.200.000 francs en 1889; le nombre d'ouvriers, hommes, femmes et enfants, atteignait le chiffre de 1.200 à 1.500; le salaire des hommes était de 3 à 6 francs, celui des femmes de 1 franc 50 à 2 francs 50.

Il n'était pas sans intérêt de faire connaître les progrès de cette industrie aujourd'hui considérablement atteinte par la lutte avec les établissements de Franche-Comté et, hélas! par la concurrence locale elle-même.

Grâce à la bienveillance de M. le docteur Vitet, maire de Saint-Nicolas, qui a bien voulu m'accompagner chez un des principaux fabricants, M. Baveux, j'ai pu visiter plusieurs ateliers.

Saint-Nicolas possède quatre grandes usines où le travail se fait en commun. En outre, beaucoup d'hommes, de femmes et d'enfants de treize à quinze ans travaillent à domicile, au même établi, devant ces larges baies vitrées dont j'ai parlé. Le fabricant fournit la matière première dans laquelle on taillera les roues, les pignons et les engrenages. Parfois les horlogers se groupent pour faire une pendule, chacun ayant une partie spéciale; mais la division du travail a été poussée à un tel degré, que nul ne saurait faire un objet en entier, aucun ne pourrait, à lui seul, fabriquer une pendule. Seules les vieilles

femmes, héritières des traditions, seraient encore capables d'exécuter complètement un article.

Les échappements ne sont pas produits à Saint-Nicolas ; pour cet article, l'Aliermont est tributaire du pays de Montbéliard. Tout le reste : pignons, cadrans, aiguilles, boîtes, est l'œuvre locale.

On fait surtout à Saint-Nicolas la pendule de voyage avec réveil, divers genres de pendulettes, des pendules à quart et à répétition, des compteurs électriques et autres, des phonographes, des cinématographes, des distributeurs automatiques, etc., tout ce qui concerne la petite mécanique. Il y a en outre trois fonderies de cuivre pour pièces d'horlogerie, pour beaucoup de pièces d'automobiles, pièces de petite mécanique.

A côté de cette fabrication industrielle, la production des chronomètres s'est maintenue dans une maison placée au premier rang par ses efforts. Chaque année on peut lire au *Journal officiel* une note annonçant que la prime annuelle de 1.200 francs est décernée à M. Delépine de Saint-Nicolas-d'Aliermont, pour un chronomètre présenté au concours ouvert par le service hydrographique du ministère de la Marine. L'établissement de M. Delépine n'est pas une manufac-

ture, bien loin de là ! Quatre ouvriers seulement sont employés à la fabrication des chronomètres, au moyen de rouages fabriqués à Saint-Nicolas et de pignons venant de Suisse. Cet atelier, par ses produits, a répandu dans toutes les marines le nom de ce village normand; il fournit en quantité aux chronométriers du dehors les éléments de chronomètres, les « blancs roulants ».

A ma première visite, j'ai trouvé Saint-Nicolas sinon en décadence, du moins en pleine période de crise. Le nombre des ouvriers était déjà descendu à 600, puis à 500; tel horloger qui gagnait 2 francs 50 par jour arrivait à peine à 50 centimes ! Et cependant la production s'accroît. Cette situation était due à la concurrence. Un des industriels avait brusquement baissé ses prix de vente, les autres ont dû suivre; telle pendule de voyage qui avait valu 26 francs se vendait 10 francs 50. Le prix des matières premières étant resté le même, le salaire des ouvriers a dû faire les frais de cette énorme diminution. Aussi l'état de cette population laborieuse était-il précaire; sans le nombre considérable des vieux ouvriers qui ont pu acheter ou construire une maison et possèdent un petit morceau de jardin, la fabrication semblait devenir impossible, les salaires ne pouvant faire vivre une famille.

Mais, grâce à l'initiative et à l'intelligence de jeunes fabricants, la production s'est transformée. Au lieu de se cantonner dans le mouvement des pendules simples ou à sonnerie, ces industriels ont cherché une autre branche d'activité et ont monté l'outillage de petite mécanique et des fonderies de cuivre qui ont permis de faire des compteurs, des enregistreurs automatiques, des zéphirs....

Si le prix des pendules de voyage et autres pièces a baissé, par suite de la division extrême du travail, les ouvriers n'y ont rien perdu et cette nouvelle fabrication de tout ce qui est rouage mécanique assurant de l'ouvrage à beaucoup, le nombre des ouvriers s'est élevé à 1.000 environ; les femmes habiles peuvent acquérir un salaire de 1 franc 50 à 2 francs et même plus par jour.

Après une crise intense la prospérité est revenue : à l'Exposition de 1900, le rapporteur du jury évaluait à 2 millions la valeur des produits de Saint-Nicolas.

Ce village seul a gardé des ouvriers ; il y en eut jadis à Dampierre et Saint-Aubin-le-Cauf dans la vallée de la Béthune; aujourd'hui ces communes et Freulleville ont trouvé un autre champ d'activité : la population fabrique en immenses

quantités les bourriches d'osier pour l'expédition du poisson et des fleurs.

Mais l'Aliermont proprement dit, en dehors de Saint-Nicolas, est une contrée agricole. Les autres villages ne possèdent point d'horlogers.

Quand on a dépassé un château auquel donnent accès de majestueuses avenues montrant, au nord, la vallée de l'Eaulne, au sud celle de la Béthune, on trouve longtemps encore les ateliers ; beaucoup sont installés dans les combles, la fenêtre ouvrant dans l'angle du pignon. La rue, insensiblement, se fait plus champêtre. A partir de la route d'Envermeu au « bout d'Amont » jusqu'au « bout d'Aval » de Notre-Dame-d'Aliermont, à la croisée du chemin de Saint-Jacques, les maisons perdent leur caractère d'élégance, mais sont toujours entourées de leur parterre clos d'une haie d'aubépine ou de charmille bien taillée. Les jardinets s'agrandissent, deviennent des pâturages plantés de pommiers ; au milieu, s'éparpillent pittoresquement les bâtiments des « cours-masures ». De temps à autre on trouve encore des jardins fleuris, des façades tapissées de clématite et de roses, véritables cottages où il ferait bon vivre ; ce sont des demeures construites par des horlogers aux temps prospères.

Ce plateau manque malheureusement d'eau

courante; des citernes ou réservoirs couverts pour les hommes, des mares verdâtres pour les animaux suffisent à peine aux besoins. Mais on ne s'en douterait pas en suivant cette route tracée sur l'arête entre deux vallées. Il y a tant de haies bien taillées, tant d'arbres autour des maisons, que l'horizon en est masqué. A peine peut-on apercevoir par instant les abîmes de verdure formés par les vallées. Un moment, on distingue la petite ville d'Envermeu gentiment groupée autour d'une belle église et, de nouveau, la vue est fermée par cette muraille d'arbres et de haies qui emprisonne régulièrement les masures et les granges de torchis.

Voici, sur le bord du chemin, l'église ogivale, trapue, de Notre-Dame-d'Aliermont. Désormais le caractère rural du pays va s'affirmer encore, les masures sont plus espacées, on rencontre même quelques champs de blé. Au delà des pâturages, le plateau se couvre de moissons. Et la rue se poursuit ainsi, interminable. Bientôt elle remplit une crête étroite ; à droite et à gauche, des ravins profonds se creusent, laissant à peine place sur l'arête à la partie de l'Aliermont composée de la commune de Sainte-Agathe, et appartenant au canton de Londinières, dont le chef-lieu apparaît à une grande profondeur dans

la vallée de l'Eaulne[1], elle-même *rue* continue de villages de masures.

Encore quelques kilomètres et j'atteins Croixdalle, le dernier village de l'Aliermont, à demi sylvain celui-là, il est en partie enclavé dans la belle forêt du Hellet, qui s'étend jusqu'aux portes de Neufchâtel.

(1) Dans le pays on écrit *Eaulne*, la carte de l'État-major porte *Aulne*.

XVI

LE PAYS DE BRAY

Neufchâtel-en-Bray. — La Fête-Dieu. — Le mont Ricard. — Le pays de Bray. — Vallée de dénudation. — La boutonnière du pays de Caux. — L'industrie de la laiterie dans la Seine-Inférieure. — Les trayeurs. — Serqueux. — Forges-les-Eaux et ses sources. — La vallée de Bray. — En descendant l'Epte. — Gournay. — Ferrières et ses fromageries.

(*Carte de l'État-major :* feuille de Neufchâtel N.-O.; N.-E., S.-E.)

Neufchâtel-en-Bray. Juin.

J'ai assisté à la transformation de la calme bourgade de Neufchâtel.....en-Bray, dit-on, pour la distinguer de tant d'autres villes, bourgs ou villages qui eurent, au temps jadis, un *neuf chastel.*

Hier, cette capitale de la vallée de Bray m'était apparue, avec toute la nudité de ses maisons de brique, semblable à une cité de Flandres, par hasard nette de brume, de fumée et de suie. Sauf une rue montueuse, large, bordée de magasins où se concentre l'animation, toutes

les autres voies sont d'un calme monacal. Peu d'édifices. Une ancienne abbaye renferme, dans ses vastes bâtisses, l'hôtel de ville, des écoles, des gendarmes. L'église est assez lourde, une grande et grosse tour la signale de loin. Deux ou trois vieilles maisons mettent une note originale dans le décor.

Peu à peu la ville s'anime. De toutes les portes on sort des draps qui sont tendus au mur, on y pique des roses, des guirlandes de verdure. La Grande-Rue prend aussitôt un air de fête, le sol se jonche de mousse sur laquelle, avec des fleurs, on dessine des croix, des cœurs et autres emblèmes religieux. Des reposoirs s'élèvent au fond de portes cochères ; le plus beau est à l'extrémité d'une merveilleuse allée de tilleuls conduisant à un château. A l'entrée de cette avenue, une couche de plâtre a été étalée, sur laquelle on a peint une couronne comtale.

C'est la Fête-Dieu ; la ville s'est parée pour la procession, les cloches sonnent, les fillettes habillées de blanc, les bourgeoises en toilette luxueuse se pressent vers l'église. Le jour est bien mal choisi pour étudier le commerce local et l'industrie des fromages !

Pendant que la procession commence à se dérouler par les rues, je monte sur la colline pom-

peusement appelée mont Ricard. A mi-hauteur, sur la lisière d'un bois fleuri de pervenches et de violettes, on jouit d'une vue charmante sur la mignonne ville aux toits ardoisés ou roux, enfouie dans une conque de verdure. Ah ! le charmant coin de Normandie, fait pour la méditation et le rêve !

Pendant que le son apaisé des cloches vient jusqu'à moi, je continue l'ascension par de maigres pâtures ou de pauvres taillis sous lesquels la craie apparaît. Si le fond de la vallée est vert, d'un vert puissant, les pentes montrent souvent à nu la roche blanche ; seul, le genévrier consent à vivre, ses touffes sombres se dressent çà et là, montant à l'assaut de la crête, de hauteur régulière comme si le sommet des collines eût été brusquement nivelé.

Le mot colline est impropre. En réalité, ce pays n'a pas de relief, les vallées sont des dépressions creusées par les eaux. Chaque ruisseau, torrent formidable aux temps géologiques, a creusé peu à peu son thalweg et en a fait, au cœur du plateau, un val étroit et profond, une *valleuse,* dit-on vers la côte. Le phénomène s'est produit en double sens, selon la pente. Vers la mer, la Béthune a creusé son sillon, rythmiquement imité à droite par l'Eaulne,

DIEPPE Pollet Grèges Intraville Gouchaupré Avesnes Blangy

Hautot Ancourt S.t Ouen-sous-Bailly Bailly-en-Rivière Grandcourt Dancourt Pierrecourt

Bellengreville Envermeu Fresnoy-Folny S.t Riquier Rouxmesnil-Bouteilles F.t d'Arques Arques 130 S.t Nicolas-d'Aliermont Puisenval Preuseville

S.t Aubin Offranville S.t Aubin-le-Cauf Dampierre Dancourt Wanchy-Capval 192 Fallencourt Campneuseville 214

Sauqueville Tourville-sur-Arques Martigny N.e D.e d'Aliermont S.t Pierre-des-Jonquières Foucarmont Réalcamp

Colmesnil-Manneville Aubermesnil le Bois-Robert S.t Jacques-d'Aliermont Smermesnil Bosc-Geffroy Villers-sous-Foucarmont

Manéhouville Anneville S.t Germain-Étables Londinières S.t Léger-aux-Bois

Crosville-sur-Scie la Chaussée Ste Agathe-d'Aliermont 195 Fréauville Aubermesnil S.t Martin-au-Bosc

Bertreville-S.t Ouen la Chapelle-du-Bourgay Torcy-le-Petit S.t Vaast-d'Équiqueville Croixdalle les Essarts-Varimpré Rétonval

Lintot Dénestanville Ricarville Bailleul-Neuville Clais Richemont

Omonville Longueville Torcy-le-Grand S.t Valery-sous-Bures Fesques Basse Forêt d'Eu les Landes-Vieilles-et-Neuves

Criquetot-sur-Longueville S.t Crespin S.te Foy S.t Honoré Grandes Ventes 191 Bures Baillolet Lucy Nattierville 228

122 Belmesnil Muchedent Mesnil-Follemprise Ménonval S.te Beuve-en-Rivière Nullemont

Gonneville les Cent-Acres le Catelier la Fresnaye Ardouval Mortemer Kreteles S.t Germain-sur-Eaulne le Caule-S.te Beuve Auvilliers

N.e D.e du Parc Cropus Pommeréval S.t Martin-l'Hortier 229 Mortemer Illois

S.te Geneviève Heugleville-sur-Scie S.t Hellier Quièvrecourt Graval Flamets-Frétils

Biville-la-Baignarde Auffay Bully NEUFCHÂTEL Bouelle Ronchois

Calleville-les-2-Églises S.t Denis-sur-Scie Sevis Bellencombre Rosay les Ventes S.t Rémy 236 Esclavelles Neuville-Ferrières Nesle-Hodeng 241

Varvonville la Crique S.t Saire Conteville

(Echelle au 1/320 000e)

à gauche par la Varenne [1]. Ces fissures se sont continuées vers l'Oise et la Seine par le Thérain et l'Epte. Les rivières sont séparées par d'étroites bandes crétacées, débris du plateau ainsi érodé.

Cette région curieuse forme le pays de Bray, semblable à son voisin le Caux par ses horizons réguliers, ses cultures, son absence d'eau. Les pentes montrent à nu la craie infertile ; le fond des vallées est couvert d'une végétation puissante.

La plus longue et la plus régulière des vallées, celle de la Béthune, est resserrée entre la crête de l'Aliermont et le large plateau creusé de vallons, portant la vaste forêt d'Eawy. Avec la vallée de l'Epte, entre Forges-les-Eaux et Gournay, elle constitue plus spécialement le pays de Bray, sorte de long couloir que M. de Lapparent a comparé à une boutonnière ouverte dans le tapis vert du plateau. L'érosion a été puissante, car la contrée a une altitude variant de 200 à 250 mètres, et le thalweg, vers Neufchâtel, est à moins de 70. Cette dénudation a mis à jour, dans le fond, le terrain jurassique, si propice à la pro-

(1) Sur les cartes de l'État-major, la Varenne porte le nom d'Arques que les gens du pays attribuent seulement au fleuve de Dieppe, formé par la réunion des trois rivières.

duction des herbages savoureux. Aussi, les vallées de la Béthune, du Thérain, de l'Epte et, à un degré moindre, celles de l'Eaulne et de la Varenne, se sont-elles revêtues de pâturages comparables aux prairies les plus riches de la vallée d'Auge [1]. Nulle part les animaux ne trouvent nourriture plus abondante. Le nombre des vaches élevées dans ces grasses vallées est prodigieux. Voilà pourquoi le pays de Bray est devenu un des plus puissants producteurs de la France en lait, fromage et beurre [2].

---

(1) Sur la vallée et le pays d'Auge, 54e volume du *Voyage en France.*

(2) Le département de la Seine-Inférieure, c'est-à-dire, surtout, le Bray, a produit en 1896, époque de la dernière statistique décennale, une quantité de fromages à pâte grasse estimée à 423.477 kilos, valant 431.[illegible]36 francs; 226.456 kilos de fromage à pâte maigre, valant 158.519 francs. Ces deux catégories sont des fromages à pâte dure. Dans les fromages à pâte molle, la production en pâte grasse a été de 1.948.200 kilos, valant 1.820.442 francs; en pâte maigre on a produit 635.257 kilos, valant 304.635 francs. La quantité de lait traitée s'est élevée à 423.060 hectolitres. La valeur totale des fromages produits s'est élevée à 2.715.532 francs.

Pendant la même période, le département de la Seine-Inférieure a produit 5.567.065 kilos de beurre, ayant une valeur totale de 13.426.202 francs. Le Nord, le Calvados, l'Ille-et-Vilaine, l'Orne et la Manche ont seuls produit une quantité supérieure.

Le département comptait, au 31 décembre 1898, 145.740 vaches, ce qui représente une valeur de plus de 3 millions. Une évaluation officielle remontant à la même époque donne près de 34 millions de francs pour la valeur de 2.559.570 litres de lait produits dans l'année.

Du sommet de la falaise du mont Ricard, près de la jonction des routes de Foucarmont et d'Aumale, on découvre la plus grande partie de la vallée de la Béthune, c'est-à-dire du Bray, les grandes prairies entourées d'arbres, « édifiées de constructions », comme disent les affiches pour vente d'immeubles, et appelées *herbages*, mot qui désigne à la fois la terre, l'habitation et les étables. Les animaux qui paissent dans le val font des taches blanches ou rousses ; ils sont innombrables. Sur le plateau, on n'aperçoit pas une seule vache, elles restent à l'étable. Sur les pentes crayeuses, des troupeaux de moutons pacagent sous la garde de bergers ; ici, le sol est sec, on n'a d'autre eau que celle des puits ou recueillie dans les mares. Ces réservoirs donnent leur nom à plus d'une ferme, plus d'un hameau. Il y a tout près Sausseuze-mare, nom que porte déjà une commune de Caux.

En descendant à Neufchâtel par Bouelle, je me suis arrêté dans les herbages pour contempler le spectacle placide des beaux troupeaux de bêtes bovines. C'est l'heure de la traite ; les *trayeurs*, nom donné à ces domestiques *brayons*, recueillent le lait dans de grands vases ; les vaches, en attendant leur tour, sont couchées autour d'eux.

Dans les herbages et dans les fermes, le lait recueilli est transformé en fromages qui ont fait la réputation de Neufchâtel. Les environs de la ville produisent surtout le *bondon,* semblable pour la forme, mais plus allongé, à l'ustensile de ce nom. A côté du bondon est un fromage de qualité moindre, le fromage de foin, vendu en grande galette comme le brie, et enrobé dans du foin sec. Le commerce est considérable à Neufchâtel et à Saint-Martin-l'Hortier, commune voisine, mais on ne saurait le comparer à celui de Gournay.

Au delà de Neufchâtel, en remontant la Béthune, la vallée se resserre, conservant toujours son caractère herbager, coupée d'irrégulières rangées d'arbres masquant les toits rouges ou ardoisés. Des barrières de fil de fer commencent sur beaucoup de points à remplacer les haies qui prennent trop de place et réduisent la surface réservée au pâturage. Toute cette partie du Bray rappelle les abords de la vallée d'Auge ; ne retrouve-t-on pas ici un nom du Calvados, dans un autre Mesnil-Mauger (1), et les mêmes maisons de poutres et de torchis ?

Serqueux, village jadis insignifiant, est devenu

---

(1) 54e volume dù *Voyage en France.*

un centre pour cette partie du Bray. Les chemins de fer de Paris à Dieppe et de Rouen à Amiens s'y croisent, non loin de la ville balnéaire de Forges-les-Eaux. L'assiette du bourg est en un point hydrographique important. L'Andelle, l'Epte et un affluent de la Béthune naissent sur ce seuil où se partagent les deux versants du Bray. La gare de Serqueux, avec ses lourds wagons du réseau du Nord et les bâtiments de brique adoptés par celui-ci pour ses constructions, détonne dans ce coin de Normandie ; on se croirait plutôt en Hainaut, vers Maubeuge ou Bavai.

Serqueux est une rue d'auberges et de maisons à étages, construites pour les employés du chemin de fer, formée par la route de Forges. 1.500 mètres séparent la petite ville de la gare de jonction ; pendant la saison, des voitures circulent entre celle-ci et Forges, dont la station dessert uniquement la ligne de Dieppe. Elles parcourent de beaux herbages, clos de haies bien taillées, où domine le charme. Ces haies masquent souvent le paysage. Cependant, on peut un instant découvrir le vallon où naît l'Andelle, l'active rivière qui, plus bas, fera mouvoir tant de grandes usines.

Forges n'est pas au bord de l'Andelle, elle

s'assied à la jonction de cinq grandes routes, sur l'étroite colline au pied de laquelle cette rivière



Échelle au 1/50000e.

d'un côté, l'Epte de l'autre, roulent leurs eaux, rares encore, dans un lit étroit, simple fossé. C'est une jolie bourgade aux maisons coquettes,

quettes, les unes peintes de couleurs tendres, les autres en briques à deux tons. La place, c'est-à-dire le carrefour des routes, possède le buste du graveur Brevière, né à Forges en 1797, mort à Hyères en 1869. L'inscription du piédestal revendique pour cet excellent artiste le titre de « restaurateur en France de la gravure sur bois ».

Les eaux qui ont fait la réputation de Forges sont assez loin de la ville, dans le calme et verdoyant vallon de l'Andelle naissante. La route de Dieppe y conduit, bordée de villas, de maisons coquettes louées aux baigneurs, d'hôtels, dont quelques-uns assez luxueux. L'établissement, entouré d'un beau parc, a des « curiosités » tarifées pour le visiteur. Moyennant un franc, on a le droit de circuler et d'admirer. Les sources ferrugineuses portent des noms rappelant le séjour d'Anne d'Autriche, qu'accompagnaient Louis XIII et Richelieu : la Reinette, la Royale, la Cardinale. Deux vieux ormes évoquent le séjour de *Rousseau* et de *Voltaire,* un chêne de sept cents ans est consacré au souvenir de Mme de *Sévigné.* Forges est assez fréquenté, pendant la saison, pour posséder un casino.

Le pays de Bray, sur ce versant de la Seine, se divise en trois dépressions, les hautes vallées

du Thérain et de l'Epte et une sorte de vaste plaine qui prend plus particulièrement le nom de *vallée de Bray*. Entre Forges et Gournay, la carte d'État-major, assez avare de ces indications de régions naturelles, porte ces mots. C'est une des parties les mieux délimitées de cette belle contrée ; tout le versant occidental est formé par le grand escarpement appelé falaise de Bray. A l'est, les hauteurs sont plus capricieuses, mais n'en dessinent pas moins une limite très caractéristique.

La falaise de Bray reste fort régulière jusqu'aux environs d'Argueil. De là à Forges, des érosions latérales l'ont divisée en collines isolées, ou *monts,* en promontoires hardis. Sur l'un de ces monts fièrement campé, est le village de la Ferté-Saint-Samson, dont le nom rappelle, comme tant d'autres *fertés,* quelque forteresse puissante. Le village, au bord de l'escarpement, domine un immense paysage et offre sur le Bray une vue merveilleuse. La vallée étend jusqu'à Gournay sa nappe d'herbages, au milieu desquels la forêt de Bray met le tapis sombre de ses futaies. Cette vallée n'a pas de rivière, mais un ruisseau clair ou *rû* prenant le nom de la commune de Mésangueville. Ni bourg ni village : de nombreux hameaux et d'innombrables *cours-masures* bâties

au pied des hauteurs. Le ruisseau de Mésangueville va rejoindre l'Epte en se creusant une sorte de défilé, les autres eaux de la vallée de Bray se réunissent dans un ruisselet, la Morette, qui atteint l'Epte à Gournay, au sein des prairies les plus opulentes de toute la contrée.

Le temps m'a manqué pour gagner Gournay par la vallée ; revenu à Forges, j'ai pris le chemin de fer. Le trajet est charmant. La voix ferrée longe sans cesse l'Epte naissante aux innombrables méandres, parfois tracés dans de petites gorges. Le val de l'Epte est admirablement creusé ; ses collines, vertes et hautes, sont plantées de pommiers. Les herbages, où le gazon pousse dru, renferment un bétail superbe, à la robe rousse tachetée de blanc, et de jeunes chevaux pleins de feu. Partout on assiste au travail des trayeurs, sur tous les chemins on voit passer les voitures des laiteries. Cette région est la plus active pour l'industrie laitière : elle alimente Paris et toutes les grandes villes de la région. A Forges, j'ai vu dans la gare des wagons spéciaux appartenant à une maison locale et consacrés uniquement au transport du lait à Amiens.

Le centre du commerce est dans la petite ville de Gournay et son faubourg de Ferrières, commune particulière, mais, en somme, partie du

même organisme commercial. Gournay a plus de 4.000 habitants ; Ferrières, qui en possède près de 1.400 [1], renferme les établissements les plus considérables pour la fabrication des fromages ; la gare est sur le territoire de cette dernière commune. Un mince ruisseau, dérivé de l'Epte, est la seule démarcation entre les deux centres. Une étroite et longue rue, bordée de maisons basses, se poursuit jusqu'à l'Epte, où commence la véritable ville, d'apparence prospère ; on y trouve des magasins de fruitiers et de primeurs et même un fleuriste.

La place centrale, vaste carrefour irrégulier, est ornée d'une fontaine de belle allure, donnant à cette partie de la ville un grand caractère d'élégance. Les halles et les hôtels animent la place, près de laquelle une ancienne tour des fortifications, pavillon trapu coiffé d'un dôme, a été transformée en hôtel de ville.

Devant l'église, un écriteau : *Louée des domestiques,* fait connaître une coutume du pays de Bray. Cette église, édifice assez lourd, est fréquentée par les pèlerins qui viennent faire leurs dévotions devant les reliques de saint Hildevère,

(1) Recensement de 1911 : Gournay, 4.411 habitants ; Ferrières, 1.451.

évêque de Meaux, dont un seigneur de Gournay fit jeter le corps dans les flammes. Celles-ci refusèrent de détruire le cadavre. Le seigneur émerveillé se convertit et, dit une notice, fit bâtir une église *romane*. Il lui était difficile d'adopter un autre style, en 960 !

Ce pays a pour sport favori l'art du pompier. En Bray et dans le Vexin, les concours de pompes sont une institution. Pour amener pompiers et curieux, on fait des trains spéciaux ; il en est venu de Chartres cette année.

Ferrières n'a pas l'aspect citadin de Gournay : c'est un calme village aux maisons isolées, tapissées d'espaliers, vignes ou poiriers. Il possède de belles écoles dont une porte cette inscription : « Fondée par Charles Gervais, 1886. » Gervais, c'est le nom populaire du fromage double-crème. L'usine où se prépare celui-ci est à la sortie de Ferrières, sur le chemin de Senantes. J'espérais pouvoir visiter l'établissement et recueillir des détails sur cette industrie, mais la porte est rigoureusement close, je n'ai pu être admis dans cette vaste manufacture constituée par des bâtiments construits au fur et à mesure du développement pris par le commerce.

Je reviens mélancoliquement à Gournay. Près du chemin de fer, la route porte

une indication étrange : « Rouen, 50 kilomètres; Marseille, 21 kilomètres. » — Hé quoi ! nous voilà si près de la Méditerranée !

— Ce Marseille n'est pas le Marseille de Provence, mais Marseille-le-Petit, chef-lieu de canton de l'Oise [1] !

Près de là, une usine dresse une cheminée d'où monte un nuage de fumée noire. D'après une grande enseigne, c'est l'établissement de la Société de laiterie des fermiers normands. Je fais passer ma carte au directeur; cette fois, cordialement accueilli, je puis suivre la marche de la fabrication.

En ce moment, le lait arrive sur les voitures des producteurs. Les brocs sont aussitôt déchargés et apportés dans une salle tenue très fraîche; la voiture se recharge de brocs vides, qui ont été soigneusement lavés et stérilisés; précaution indispensable pour obtenir des produits de première qualité.

Le lait traité dans les usines de Gournay vient d'un rayon de 10 à 12 kilomètres au maximum. Il est payé 25 centimes le double litre; l'hiver, le prix atteint 40 centimes. La crème vaut de

(1) Sur Marseille-le-Petit, voir le 17e volume du *Voyage en France.*

80 centimes à 1 franc; elle sert à la fabrication des fromages double-crème.

Trois grands établissements à Gournay et à Ferrières emploient ensemble, par jour, 24.000 litres de lait en moyenne, il faut parfois de 3.000 à 4.000 vaches pour fournir aux besoins d'une seule usine. Les ouvriers se comptent par centaines.

La fabrication, conduite avec des précautions minutieuses, pour conserver au fromage l'arome spécial au lait du pays de Bray, comporte surtout le fromage double-crème ou petit-gervais, et le demi-sel, fromage frais, de forme carrée, sur lequel est placée une petite étiquette blanche et bleue. Mais plusieurs établissements fabriquent aussi le port-salut, le brie, le camembert et le bondon de Neufchâtel.

En dehors des nombreuses laiteries établies dans le pays de Bray, beaucoup d'herbagers font des fromages ; ils emploient des laits écrémés et parviennent à produire des « neufchâtels » à des prix très modérés. Mais, peu à peu, on prend l'habitude de livrer le lait aux fabricants; ils le paient à un taux supérieur au bénéfice que l'on peut attendre de la fabrication directe.

La valeur du fromage et du beurre dans le Bray, la Seine-Inférieure ou les départements

voisins, dépasse certainement 30 millions. Si l'on considère la faible étendue de cette région longue de 70 kilomètres, large, en y comprenant toutes les vallées latérales, de 14 à 16 kilomètres, on reconnaîtra qu'il est peu de pays plus riches en France, même dans la riche Normandie.

XVII

AUTOUR DE LA FORÊT D'EAWY

Cauchoise ou brayonne. — La vallée de la Varenne. — Saint-Saëns et ses tanneries. — La forêt d'Eawy. — Le panorama des Hayons. — Les grandes clairières. — Descente à Bellencombre. — Les deux Torcy. — Clères et la Clairette. — Le ru de Cailly. — Retour à Neufchâtel. — La vallée de l'Eaulne. — De Londinières à Envermeu.

(*Carte de l'État-major :* feuilles de Neufchâtel N.-E., N.-O., S.-E. ; Yvetot S.-E., N.-E. ; Abbeville S.-O., S.-E.)

Le Tréport. Avril 1912.

— On n'est pas pays de Bray, on n'est pas pays de Caux, me disait un voyageur de Saint-Saëns à la table d'hôte de Serqueux. A cette affirmation se bornait toute définition du pays auquel appartient l'active petite ville où je me rendais. Faut-il en conclure que le Vexin s'étend jusqu'à la vallée de la Varenne ?

De fait, la physionomie de cette zone diffère des deux contrées, entre lesquelles elle est comme encastrée. Déjà, en quittant Serqueux, l'aspect du paysage a changé pendant la lente

escalade de la falaise de Bray qui permet d'admirer des horizons grandioses. Cette ascension amène le train au flanc des hauteurs au-dessus du village de Sommery, sous une croupe que la voie troue en tunnel, suivi d'une profonde tranchée, pour pénétrer dans la région que mon voisin de table dit n'être ni cauchoise ni brayonne. On longe un de ces vallons sans eau, aux pentes couvertes de trèfle incarnat et de champs de blé comme il en est tant dans le pays de Caux. Entre les *fossés*, très hauts et bien tenus, voici les masures entourées de pommiers. La physionomie des choses serait donc bien cauchoise si le bétail n'était en liberté au lieu d'être attaché au piquet, si le trèfle n'était fauché au lieu d'être pacagé. Au milieu du plateau, sur un des points les plus élevés de la région rouennaise, est la gare isolée de Montérolier-Buchy d'où se détache, de la ligne d'Amiens à Rouen, l'embranchement de Clères par lequel Amiens se relie à Motteville et au Havre.

Cette station, où se soude également la ligne de Saint-Saëns, porte les noms de deux villages éloignés de 2.500 mètres. Montérolier au nord, Buchy au sud, ce dernier chef-lieu de canton dont l'église mérite une visite.

Je n'ai pas de train pour Saint-Saëns, mais la

course est courte, moins de 10 kilomètres, je descendrai à pied par la vallée de la Varenne. Au départ le panorama est superbe, sur de vastes campagnes terminées par la masse sombre de la forêt d'Eawy. Bientôt le chemin s'abaisse rapidement dans un abîme de verdure, entre des enclos bordés de haies d'aubépine et de charme soigneusement taillées. Sur le côté gauche, des champs de trèfle et de céréales, du côté opposé une belle hêtraie revêt les pentes. D'abord très sec, le sol devient frais, les pommiers sont plus vigoureux. Le paysage est fort beau au manoir de Fontenil, enfoui dans la végétation exubérante d'un parc. Des pâturages superbes, des bois de grands hêtres donnent à ce creux de vallon une grâce sylvaine. Le hameau d'Osmonville, à la jonction d'un autre pli, a d'abondantes sources où se forme la Varenne. Désormais vivifié, le val se peuple, les hameaux se suivent. A partir de Pont-du-Thil, les habitations perdent leur caractère rustique, ce sont des logis d'ouvriers, bien humbles, mais toutes les fenêtres sont égayées par des fleurs.

Une odeur de tan emplit le val, nous arrivons à Saint-Saëns un des plus importants centres français pour l'industrie des cuirs. Un parc avec pièce d'eau fait une aimable entrée à la ville.

Des sources abondantes naissent au bord de la route; réunies en des bassins elles s'en échappent en gros ruisseaux qui, murmurant, rejoignent la rivière. A ces eaux, aux écorces de la forêt, Saint-Saëns doit la vie, les fontaines alimentent les fosses à tan, longent les petites usines d'allure vétuste qui enjambent la Varenne par des ponts branlants et la bordent des rangées de rayons où sèchent les mottes de l'année.

Ces établissements, au nombre d'une dizaine, sont pour le commerce une marque non moins fameuse que celle de Châteaurenault [1]. La préparation des cuirs existe à Saint-Saëns depuis un temps immémorial; au seizième siècle il y avait déjà quatre cents tanneurs dans la ville, se livrant, comme ceux d'aujourd'hui, à la production des cuirs à semelle. Les peaux de la République Argentine entrent pour les trois quarts dans la matière première mise en œuvre. Les cuirs d'origine étrangère préparés à Saint-Saëns « sont, dit le rapporteur de l'Exposition de 1889, de très bons produits d'un excellent usage ». On évalue à vingt-cinq mille cuirs par an la production actuelle. Au moment de mon passage, un

---

(1) Sur Châteaurenault et l'industrie de la tannerie en général, voir le 56e volume du *Voyage en France*.

cuir pèse en moyenne 23 kilos et vaut 4 francs le kilo.

Les tanneries, des battages de cuirs, diverses industries annexes emploient 120 ouvriers parmi les 2.400 habitants [1] de cette petite ville travailleuse, qui a transformé les bâtiments de son prieuré en atelier de préparation des cuirs. Longtemps à l'écart du réseau ferré, Saint-Saëns s'est relié par un embranchement à la ligne de Rouen au Havre.

La ville est aimable, mais ne renferme aucun monument depuis que son église a été incendiée par la foudre. Elle peut être visitée cependant et surtout servir de centre d'excursion dans la forêt d'Eawy, qui couvre plus de 6.500 hectares et touche aux premières maisons de Saint-Saëns. La vaste sylve a jadis fourni les écorces aux tanneries et développé ainsi l'industrie locale, maintenant Saint-Saëns tire les écorces du Vexin, notamment des environs de Vernon. La forêt, étant surtout en futaie, donne lieu à un grand commerce de bois.

J'ai pu trouver un cocher connaissant bien l'Eawy, il m'a conduit à travers cette région sylvaine qui encadre de grandes clairières de

(1) 2.256 habitants au recensement de 1911.



le Bosc de Sevis
le Gd Quevremont
St Martin
Campatuel
la Heuze
la Briqueterie
Mt Roty
la Chapelle
Ventes St Remy
Camp Souterain
FORET DE ST SAENS
BELLENCOMBRE
Cormont
Bazomesnil
Bolme
St Ouen sur Bellencombre
les Pts Mesnils
Vaumartin
la Crique
les Innocents
les Gds Mesnils
Bois du Parquet
le Val Gilles
Rosay
la Chaine
les Authieux
le Goulet
Lihut
Roville
Martinet
Pt Quesnay
le Buc
le Fort
Louvetot
Bracquetuit
Beaumont le-Hareng
Mesnil-Benard
Nau Monde
le Quesnay
St SAENS
la Haye
Maucomble
162
174
169
166
165
194
204
156
164

cultures et d'herbages. Nous sommes sortis de la ville par la route de Neufchâtel qui s'élève dans un verdoyant paysage de prés et de pommiers au-dessus duquel s'étend le rideau sombre des futaies. Dans le vallon, les maisonnettes se détachent sur le fond d'intense verdure; tapissées de rosiers, leur base bordée de fleurs éclatantes, elles font de ce faubourg de Saint-Saëns des abords gracieux.

Toute la route est charmante, un moment elle entre en forêt, sous la haute et mystérieuse colonnade de la hêtraie. Un abîme sylvain se creuse près de la maison forestière de la Haye. La chaussée revient en pleine lumière au milieu des cultures qui entourent le riant village de Maucomble composé de maisons de colombage, aux façades peintes, aux toits de chaume, éparses au milieu des pommages enclos de haies régulières. Des granges en terre battue avoisinent les logis.

Voici la route d'Amiens à Rouen, plus loin celle de Dieppe à Paris. Le carrefour, situé au bord de la grande falaise de Bray, a fait naître un grand hameau, les Hayons, non moins gracieux que Maucomble. Le plateau sur lequel il s'étend est très élevé : 236 mètres, inférieur de 10 mètres seulement au point culminant de la

Seine-Inférieure près d'Aumale. Aussi la vue est-elle superbe sur la profonde vallée de Bray que l'on domine de 160 mètres et à laquelle le relief des collines qui l'encadrent donne tant de grandeur. Un château auquel on accède par une belle avenue commande l'immense panorama.

De belles rangées de hêtres encadrent les Hayons. D'autres bordent la route de Dieppe que nous suivons ; au grand hameau de Martin-Camp une propriété est entourée d'une colonnade de ces arbres majestueux. La forêt qui longe la route est comme une muraille de verdure.

La chaussée pénètre dans une longue clairière enfermée entre le grand massif d'Eawy et un canton dit forêt des Nappes, puis, au nord, forêt du Croc. A l'entrée, est le village de Pommeréval, plus loin, c'est Ardouval, au sein de pâturages opulents remplis de bétail, celui-ci reste au pré de mars à novembre.

Nous abandonnons la route qui va traverser les nombreux hameaux des Grandes-Ventes, pour pénétrer en forêt. Nous sommes en pleine coupe, les bûcherons débitent les hêtres en traverses de chemins de fer. La partie du bois parcourue par le chemin de Bellencombre est accidentée, fort belle. De raides pentes, où sou-

vent la craie apparaît, sont revêtues de hêtres hauts et droits. Le sous-bois est une nappe de feuilles d'un roux superbe. Le silence est complet, pas un frôlement d'animal. Cependant l'Eawy renferme beaucoup de gros gibier, chevreuils, sangliers, cerfs. Elle est le théâtre de chasses à courre.

Nous croisons la plus longue voie forestière, l'allée des Limousins, tracée en ligne droite sur 11 kilomètres, de Maucomble au Rond des Six-Frères. Ce canton est une merveille par la hauteur et le port des arbres, la profondeur et la majesté de la colonnade sylvestre. Jusqu'à la Varenne c'est un enchantement. Soudain, la grande lumière ; la vallée avec ses prairies d'un vert si doux, ses pommages, la longue rue de *masures*. Et, tout menu, Bellencombre dont le clocher jaillit entre les toits d'ardoise. Le village par son carrefour central, bordé de boutiques et d'hôtels, a quelque peu l'aspect citadin. Un clair ruisseau naît à l'entrée et va grossir la Varenne. Les pauvres ruines d'une forteresse couvrent une motte féodale entourée de larges et profonds fossés ; au pied de la butte a été édifiée, de nos jours, une belle église de style roman.

Au-dessous de Bellencombre, la vallée de la

Varenne est une rue continue de hameaux dont les maisons, environnées de verdure, se mirent dans la rivière ou ses dérivations. Deux villages, Torcy-le-Grand et Torcy-le-Petit, forment, au long de la route, une artère longue de près d'une lieue, mais les habitations sont séparées par des jardins et des pommages. A Torcy-le-Grand, la Varenne entoure une île où sont les ruines d'un château qui défendait ce point de traversée de la vallée.

En amont de Bellencombre, les bords de la rivière, jusqu'à Saint-Saëns, ne sont pas moins riants ; prés remplis de bétail, toits rouges dans la verdure, gai village de Rosoy, pentes revêtues de hêtres, constituent un des plus aimables décors de Normandie.

A l'ouest de Saint-Saëns, le plateau a physionomie bien cauchoise, du reste un des villages se nomme Montreuil-en-Caux. La campagne est superbe mais quelque peu monotone, aussi est-ce avec plaisir que l'on retrouve à Clères une de ces vallées vivantes qui vont s'ouvrir sur la Seine vers Rouen. Là émergent d'abondantes et fraîches fontaines, si pures que le nom de la gentille ville de Clères en serait venu, ce sont les Claires, qui forment la Clères ou Clairettes. Le bassin

est un abîme de verdure et de fleurs laissant un heureux souvenir au voyageur qui, de la portière d'un wagon, découvre le site où la ville se groupe autour de son église et d'un château d'allure ancienne, aux grands combles, les maisons de brique claire revêtent les pentes.

De la jolie cité, la riviérette s'échappe ; comme d'autres fontaines elle devient travailleuse dans sa vallée profonde, d'une incomparable fraîcheur. Les versants tapissés de hêtres dominent les moulins et les filatures, le flot transparent bondit sur les barrages, jette une rumeur joyeuse. A Monville, gros bourg manufacturier où l'on peut voir le commencement des faubourgs de Rouen, la Clairette finit dans le ru du Cailly plus abondant encore mais aussi plus long.

Si, au-dessous de Monville, la vallée du Cailly n'est qu'une rue d'usines fumantes, elle garde, en amont, un grand charme rustique sous le nom de vallée de Cardonville, elle est un plan de prairies contenues entre les pentes boisées. Plus haut, les hameaux de la commune de Fontaine-le-Bourg bordent les deux rus, emplissent les vallons adjacents. Plus haut encore, des étangs scintillent dans les prés, des fermes sourient sur les pentes. A une jonction de ravins secs émer-

gent les sources; autour d'elles s'est formé Cailly qui utilise les eaux pures à la culture du cresson. Moins saisissant que celui de Clères, le site n'est pas moins pittoresque, un château moderne, les restes d'un château du Moyen Age en accroissent la beauté.

Dès que l'on a remonté la partie sèche des vallons le plateau de Caux s'étend de nouveau, à l'infini, dirait-on, si les pommiers ne masquaient les vues; du sommet des clochers seulement se montre en entier le riche pays à travers lequel s'élève la fumée des locomotives venant de tous les points de l'horizon. La ligne de Clères à Motteville parcourt une des parties les plus riches du plateau mais laisse à l'écart les centres les plus peuplés : Tôtes, Yerville, croisement important de routes, animé autrefois par le roulage et qui reprend vie seulement aux jours de marché et de foire.

Je suis revenu à Neufchâtel pour gagner la vallée de l'Eaulne et Envermeu. Une belle route, d'où l'on jouit longtemps d'une admirable vue sur la vallée de Bray, s'élève par de grands détours au flanc des hautes collines et va traverser l'extrémité de la forêt du Hellet, couvrant le long et étroit plateau qui prolonge l'Aliermont.

Elle descend dans la vallée, large et riante, non moins riche que celle de la Béthune et atteint Londinières, bourg gracieux, assis entre les pentes nues et des prairies où le bétail abonde.

La route [1] court au long des prés, par un pays où les villages et même les fermes sont rares, la population s'est portée sur les collines, celles de l'Aliermont surtout. Aucun centre de population ne groupe 1.000 habitants dans toute la vallée. Londinières et Envermeu en ont moins de 900 dans l'agglomération. Mais auprès des villages voisins ce sont des villes. Envermeu doit un aspect séduisant à sa belle église ogivale, œuvre du seizième siècle. C'est une villette assez animée, sa gare dessert l'Aliermont et, vers l'est, une partie de la gracieuse vallée de l'Yères [2] que borde la vaste forêt d'Eu.

Envermeu, voisine de Dieppe, est dans le rayon d'activité de ce grand port. Elle dépend aussi d'Eu et du Tréport auxquelles les unit la voie ferrée d'Abbeville.

(1) Aujourd'hui doublée par un chemin de fer à voie étroite reliant Envermeu à Aumale.

(2) Appelée parfois Yères normande pour la distinguer de l'Yères voisine de Paris et de l'Yères percheronne.

XVIII

EU, LE TRÉPORT ET LA VALLÉE DE LA BRESLE

Une ville triple : Eu-le Tréport-Mers. — Eu, son château, ses monuments, sa forêt. — La Haute Forêt. — La Basse Forêt. — Le canal maritime. — Le port du Tréport. — Le Tréport. — Mers.

(*Carte de l'État-major* : feuilles d'Abbeville S.-O., N.-O., N.-E.)

Mers. Mai.

Eu et le Tréport présentent le spectacle, bien rare aujourd'hui, mais si fréquent dans l'antiquité, de la ville double : l'une à l'intérieur, à l'abri des pirates, l'autre sur la mer, simple lieu de déchargement pour les navires. La vapeur et la mode des bains de mer aidant, le port pourrait prendre la suprématie. Si Eu, avec ses 5.398 habitants, dépasse encore le Tréport, centre de 4.949 âmes, ce dernier est en réalité le plus populeux, car Mers, commune de la Somme, où l'on compte 1.500 habitants, est un véritable faubourg [1]. Le bassin à flot et la gare

(1) Recensement de 1911 : le Tréport, 4.899 habitants; Eu, 5.651; Mers-les-Bains, 1.741.

séparent seuls les deux communes. Pendant l'été la population est souvent doublée.

Eu n'en reste pas moins la ville du négoce pour de très nombreux villages du Vimeu, de la vallée de la Bresle et du pays de Caux; les lignes de chemins de fer de Dieppe, d'Abbeville et de Paris lui amènent de préférence la clientèle paysanne, le Tréport étant plutôt fréquenté par les touristes et les baigneurs. Eu doit à cette affluence d'acheteurs un aspect citadin que sa voisine ne présente pas au même degré. Les magasins sont nombreux, il y a plusieurs librairies, deux journaux, une agence de banque parisienne. Malgré tout, la petite cité, la ville d'Eu, comme on dit ici, manque plutôt de pittoresque, et l'on s'explique mal l'engouement de Louis-Philippe et des princes d'Orléans pour ce coin de Normandie. Le château lui-même est une grande masse sans élégance, rendu fort trivialement bourgeoise par la laide marquise de la porte d'entrée. Le palais est clos, l'entrée du parc a été interdite après le départ du comte de Paris pour l'exil (1).

Par contre, l'église voisine, Saint-Laurent, est

(1) Un incendie a ravagé l'édifice depuis que ces lignes ont été écrites.

un des plus beaux édifices de cette Normandie, si riche en monuments religieux grandioses. Les restaurations maladroites des architectes modernes l'ont alourdie sans parvenir à l'enlaidir. Extérieurement, l'abside est une merveille par la grâce de ses arcs-boutants et sa forêt de pinacles. L'intérieur, d'une majestueuse élégance, abrite de nombreuses œuvres d'art.

La chapelle du collège complète la richesse monumentale d'Eu. Autrefois église des Jésuites, conservant intact l'aspect particulier à l'architecture de ces religieux, elle mérite une visite, ne fût-ce que pour le monument d'Henri de Guise — le Balafré — et de sa femme Catherine de Clèves.

Le véritable joyau d'Eu est sa forêt, ou plutôt ses forêts, car il n'y a pas ici une futaie continue, d'amples clairières renferment des villages, même de larges espaces divisent l'immense sylve en trois groupes isolés. Le moins important, aux abords de la ville, sur la rive gauche de la Bresle, est parcouru par une voie sinueuse de 11 kilomètres, la route Clémentine. Une bande de cultures, large de un à deux kilomètres, renfermant les villages de Mesnil-Réaume, Melleville, Guerville et Bazinval, sépare cette partie, plus particulièrement appelée *forêt d'Eu*, de la Haute

Forêt d'Eu, qui recouvre une longue croupe de collines entre l'Yères et la Bresle. Admirablement percée de routes et de beaux chemins, elle offre des promenades superbes sous les hautes futaies de hêtres, essence dominante. La route la plus longue, partant du carrefour Montauban, près de Guerville, a plus de 12 kilomètres.

Le troisième massif, ou *Basse Forêt* d'Eu, bien à part, entre les sources de l'Eaulne et celles de l'Yères, recouvre une curieuse région, au sud de Foucarmont. Le plateau cauchois s'y plisse en forme d'éventail par d'innombrables vallons, dont une vingtaine, au centre du système, aboutissent au village d'Aubermesnil, où naît l'Yères. Cet éventail, cette patte d'oie, si l'on veut, est revêtu par les hêtraies de la Basse Forêt. Les villages se pressent autour des bois, ces beaux villages normands entourés de vergers et de grands arbres.

Eu doit beaucoup au séjour de Louis-Philippe.

Le souverain avait cherché à développer l'industrie dans sa ville favorite, ainsi que sa famille maternelle, le duc de Penthièvre surtout, l'avait tenté déjà. Ses efforts ont été vains, les grandes usines appelées moulins Packham sont abandonnées, le canal maritime, qui suppléait

au défaut de profondeur de la Bresle, s'envase fréquemment depuis plusieurs années. Il a été fermé pendant toute la durée des travaux du nouveau bassin du Tréport. En 1896, le mouvement du port a été de 4 navires et 199 tonnes à l'entrée ; à la sortie, les mêmes bateaux ! Au milieu du dix-neuvième siècle, le port importait 10.000 tonnes, en charbon et bois du Nord surtout. Alors montaient des navires de près de 4 mètres de tirant d'eau.

Les travaux d'agrandissement du portdu Tréport, la création du nouveau bassin dans lequel aboutit le canal maritime, rendront sans doute à Eu une partie de l'activité qui semble réservée à cette partie du littoral [1]. Il est peu d'emplacements plus favorables à la création d'une ville industrielle que la vallée de la Bresle entre Eu et le Tréport. Les chemins de fer venant de toutes les directions du nord et de l'ouest [2] et le canal desserviraient la multitude d'usines que l'on peut établir dans les vastes prairies sépa-

(1) En 1913, le port d'Eu, dont l'outillage est toujours nul, a reçu 27 navires jaugeant 3.016 tonneaux et en a expédié 24 (2.565 tonneaux).

(2) Dieppe-le Havre-Rouen, Paris et Lille par des lignes directes, Amiens et l'Est par Gamaches et Longpré, Arras et le bassin houiller de Valenciennes par Longpré.

rant les deux villes. Cette plaine régulière a 3 kilomètres de longueur et 1.200 mètres de largeur. Peut-être verra-t-on commencer une ère nouvelle par la création d'un service de passagers entre le Tréport et la côte anglaise, si le nouveau bassin répond au but poursuivi.

Le port du Tréport eut un mouvement assez actif dès sa transformation ; bien que les espérances ne se soient pas réalisées complètement, il a pris un rang honorable. En dehors de la pêche côtière, dont l'importance est grande, il y a presque toujours des vapeurs et des voiliers à quai (1). Une chambre de commerce très active s'efforce de développer l'outillage. Ces efforts commerciaux marchent de pair avec ceux de la municipalité pour attirer les baigneurs; le casino, un des plus beaux du littoral, est une œuvre de goût qui s'écarte heureusement du style déplorable de ces monuments.

La situation de la ville est belle, entre deux

---

(1) Mouvement du port du Tréport en 1913 : entrées, 387 navires jaugeant 103.019 tonneaux ; sorties, 384 navires, 102.791 tonneaux. En 1869, le tonnage total était à peine de 10.000 tonnes. Les charbons anglais, les jutes pour les usines de la vallée de la Somme, les métaux pour la serrurerie du Vimeu alimentent le trafic. Les importations se sont élevées à 152.198 tonnes ; les exportations à 83.249 tonnes. Pour le mouvement général, le Tréport est le 33e des ports de France.

lignes de hautes falaises dressant leurs parois blanches à près de 100 mètres de hauteur. Comme toute cette côte, la plage est bordée d'une digue de galets amenés par les courants, mais le Tréport a la bonne fortune de pouvoir se débarrasser des *pouliers* par les chasses de la Bresle; aucun contre-courant ne ramène les cailloux repoussés.

Au commencement du siècle et même au lendemain de la guerre de 1870, le Tréport, ne possédant pas de chemin de fer direct sur Paris, était un pauvre bourg assis dans un pli de ses collines; ce Tréport primitif est aujourd'hui la vieille ville, dont les rues montueuses ne manquent pas de caractère. L'église est portée sur une haute terrasse; ses murs, en matériaux de grès ou de silex noir, alternant en dessins géométriques, sont intéressants; l'intérieur, par la délicatesse de son ornementation, rappelle l'église d'Eu. Quelques vieilles maisons aux assises de silex, aux étages en bois sculpté, un curieux calvaire de grès orné de lettres et de fleurs de lys, puis, au milieu du carrefour central, les ruines des remparts, donnent assez de pittoresque à ces quartiers habités en partie par des marins et des pêcheurs dont le costume est caractéristique : tous portent de grands bas de

laine fauve qui leur recouvrent complètement les jambes par-dessus les pantalons.

La ville neuve borde la plage; elle a été bâtie sur l'énorme champ de galets et d'éboulis qui s'étendait entre la falaise et le chenal. Les rues sont tracées au cordeau. Les maisons, à front de mer, sont de luxueux chalets; à mesure que l'on pénètre dans l'intérieur, elles changent de physionomie; la plupart se louent en appartements meublés pendant la saison. Contre la falaise, ce ne sont plus que des demeures basses, habitées par des pêcheurs; on trouve ces humbles maisonnettes jusque sur les débris de roches accumulés au pied de l'escarpement.

La saison ne commencera guère qu'au 15 juillet, villas et hôtels sont clos, et la station balnéaire est d'une tristesse infinie. L'architecture fantaisiste des plages et des villes d'eau a besoin de vie, de fenêtres ouvertes au grand soleil. A l'époque actuelle on a comme la sensation de gîtes à araignées; l'impression est rendue plus vive par les loueurs d'appartements, qui fondent sur vous avec le bail sur la gorge.

Le Tréport, grâce à sa proximité de Paris — 192 kilomètres seulement, — a vu arriver une foule si dense que l'on trouverait malaisément

un coin de terrain à proximité de la mer; les constructeurs se sont rejetés sur le pauvre village de Mers, de l'autre côté du port, dans le département de la Somme. Ce hameau avait 400 habitants, pêcheurs pour la plupart, habitant des chaumières sur la pente d'une colline. Entre les maisons et la mer, s'étendait le bourrelet de galets; entre elles et la Bresle, de grandes prairies. La spéculation s'est emparée des cailloux, elle y a tracé un quai et des rues, une ville luxueuse est née comme d'un coup de baguette, ville de fantaisie avec ses chalets de brique, de pierre ou de silex, surmontés de combles élevés et festonnés, ses balcons, ses loggias, ses galeries. L'espace étant mesuré, on n'a pu créer des jardins. On éprouve l'impression de visiter un musée de constructions originales et amusantes. Pour compléter l'illusion, il manque un toit vitré enchâssant la ville de Mers.

La tonalité est plutôt sombre, la brique fauve, la couleur brune des charpentes apparentes, les toits d'ardoise auraient besoin d'être relevés par quelques détails blancs ou polychromes. Les derniers chalets construits montrent un changement en ce sens; mais on n'en édifiera bientôt plus, sinon dans la prairie où, déjà, des rues se dessinent, bordées de maisons plus modestes.

Tout est mort, maintenant; presque tous les hôtels sont clos et les boutiques fort peu achalandées; beaucoup ouvriront en juillet seulement.

Lorsque les terrains voisins de la mer seront recouverts de maisons, on reviendra sans doute à l'idée grandiose, mais prématurée, qui avait fait rêver de créer une cité aérienne au sommet des falaises, sur le plateau du mont Huon, à 100 mètres au-dessus du flot. Une société a acheté tout le terrain, construit des routes, esquissé le parapet d'une terrasse à la marge même de l'abîme; un escalier de près de quatre cents marches y donne accès; d'autres escaliers montent du vallon. Jusqu'ici, le mont Huon est resté solitaire, aucune villa ne s'y est construite, les rues bordées de trottoirs sont envahies par l'herbe, le parapet de la terrasse s'éboule, les marches d'escaliers, disjointes, se couvrent de débris apportés par le vent et les pluies. C'est dommage, une telle ville eût été féerique. Peut-être, si l'on avait cherché à faire monter des eaux de source et surtout à construire un funiculaire permettant d'atteindre le plateau sans fatigue, le succès eût été tout autre. Mais allez donc demander à des baigneurs de gravir quatre cents marches, en plein soleil, pour se

rendre trois ou quatre fois par jour de la plage à leur logis (1).

Je suis monté tout à l'heure sur ces falaises dentelées, teintes de roux et de vert, enveloppées par des vols de corneilles, et j'en reviens ébloui. Du pied du calvaire élevé au bord même de l'escarpement, on domine toute la ville et d'immenses étendues de mer. Au-dessous de l'à-pic s'étend le quartier du Casino, avec ses voies régulières, aux maisons de brique coiffées d'ardoise. Le vieux Tréport se blottit dans son ravin, sous l'église ; le port, en ce moment rempli par la haute mer, est couvert de voiles. Puis c'est Mers, semblable à un joujou, la fraîche vallée de la Bresle, la ligne étincelante du canal, le bas quartier d'Eu, appelé *la Chaussée,* qui traverse la vallée, et la masse imposante du château apparaissant dans son cadre de verdure.

Au delà des falaises de Mers, on distingue les côtes basses du Vimeu, le large estuaire de la Somme, les plages fauves du Marquenterre et du Boulonnais (2). Il est peu de paysages plus grandioses, plus lumineux et variés. Cependant

(1) Depuis que ces lignes ont été écrites le plateau du mont Huon a reçu des constructions.

(2) Sur le Vimeu et le Marquenterre, voir le 17e volume du *Voyage en France;* sur le Boulonnais, le 58e volume.

Tréport-Terrasse n'a pas séduit beaucoup de monde. Il faudrait une bonne fée pour transformer le plateau en jardins enchantés, peuplés de villas et d'hôtels.

La vallée de Bresle, qui vient finir au Tréport, forme la limite entre la Normandie et la Picardie, c'est un riant couloir devenu familier aux voyageurs qui le suivent en entier, de sa source à son embouchure. Le chemin de fer conduisant à la station balnéaire le suit fidèlement, une de ses stations porte le nom illustre d'Aumale. Je suis venu passer la nuit dans la petite cité. Ce matin, dès le point du jour, j'étais debout, à la grande stupéfaction du maître d'hôtel, peu habitué à voir des touristes visiter la ville, car elle est encore de celles où l'on passe sans s'arrêter. Elle mérite cependant d'être vue.

Cette porte de la Normandie a des rues tranquilles, montueuses, proprement entretenues. De vieilles maisons à poutrelles demeurent debout, mais, peu à peu, elles font place à la banale bâtisse de brique. Les anciens seigneurs, les ducs de la maison de Lorraine d'abord, les ducs de la famille de Savoie-Nemours et le duc du Maine qui leur succéda, n'ont pas doté leur petite capitale de monuments bien nombreux.

Deux seulement méritent d'être cités : l'hôtel de ville, œuvre charmante de la Renaissance, et l'église Saint-Pierre-et-Saint-Paul, construite du seizième au dix-septième siècle sur l'emplacement d'un temple plus ancien, brûlé, avec le reste de la ville, par Charles le Téméraire.

Au cœur d'Aumale, la rue principale s'élargit en une sorte de boulevard planté d'arbres servant au marché. La plupart des magasins sont situés sur cette voie. Là s'ouvre une école de « réforme », dans laquelle le département de la Seine-Inférieure envoie ses enfants assistés.

En somme, la ville offre peu d'intérêt, mais elle se présente d'une façon très pittoresque dans le beau bassin de la Bresle, entre des collines couvertes de bois qui sont des promenades exquises et de grands pâturages clos de haies impénétrables soigneusement taillées.

La vallée est une rue industrielle. Aumale possède la première usine; elles se continueront désormais jusqu'à la mer, mais ces établissements isolés, bâtis au bord de la rivière limpide, au milieu des prés ou des bois, n'ont pas le triste aspect des grandes ruches ouvrières et n'enlèvent rien au charme agreste de cette étroite fissure de 50 kilomètres de longueur, ouverte entre la Normandie et la Picardie, car la

rivière, d'Aumale au Tréport, sépare les deux provinces.

L'usine d'Aumale est une verrerie. Cette industrie paraît assez étrangement implantée ici, loin de tout grand centre. Elle s'explique par le voisinage de la forêt d'Eu. A l'époque où le bois était le seul combustible, cette vaste étendue de futaies et de taillis (9.390 hectares) offrait des ressources inépuisables. Comme tant d'autres manufactures de ce genre, les verreries ont été autorisées à s'établir sur le domaine seigneurial, à la condition de n'employer que le bois produit par la forêt. Les mœurs économiques actuelles ne permettent plus ces exigences; d'ailleurs, les verres au bois ne peuvent guère lutter comme prix de revient avec les verres à la houille; le chauffage au bois a donc presque complètement disparu, l'emploi du charbon étant facilité par le voisinage du Tréport et de Dieppe, où viennent les charbons anglais, et par les chemins de fer des vallées de Bray et de la Bresle. Aussi la verrerie qui avait pris naissance avec le privilège des usines de Courval, Varimpré, Rétonval, Romesnil et Val-d'Aulnay, a peu à peu débordé de la région forestière, plusieurs usines se sont créées au bord de la Bresle, mais toujours en Normandie. Cependant un petit groupe s'est

fondé en Picardie, à Martainneville et Saint-Maxent, sur le chemin de fer de Longroy-Gamaches à Longpré-les-Corps-Saints.

Au-dessous d'Aumale, la Bresle se divise en bras multiples ; on voit à vue d'œil ses eaux se gonfler par l'apport de fontaines abondantes. Le large plan de prairies, les coteaux plantés de pommiers, très frais sur la rive normande, parfois arides sur les pentes picardes, encadrent harmonieusement le capricieux petit fleuve. Les hameaux se suivent presque sans interruption. Les stations sont nombreuses, chaque gare de marchandises montre de beaux troncs de hêtres descendus de la forêt. Certains sites sont fort gracieux : ainsi Vieux-Rouen, malgré la fumée de sa verrerie. On commence à découvrir des parties de la forêt, bois isolés de la masse par de vastes *essarts*. En face du bourg picard de Sénarpont, où le Liger atteint la Bresle, cette dernière fait un coude pour doubler une sorte de promontoire couronné par le bois d'Hodeng où s'est bâtie une des verreries privilégiées, celle de Courval. A partir de ce point, le fleuve, ne trouvant plus de pente suffisante, se divise en bras lents à travers des marais. Pour obtenir des fourrages, on a élevé le sol marécageux par de

grands ados. Au bord de ces marais sont de jolis villages : Nesle-l'Hôpital et Neslette en Picardie, en Normandie Nesle-Normandeuse, comme l'indique ce nom gracieux. Ce dernier possède deux verreries, une près de la gare, l'autre au hameau de Romesnil, à la lisière de la forêt d'Eu.

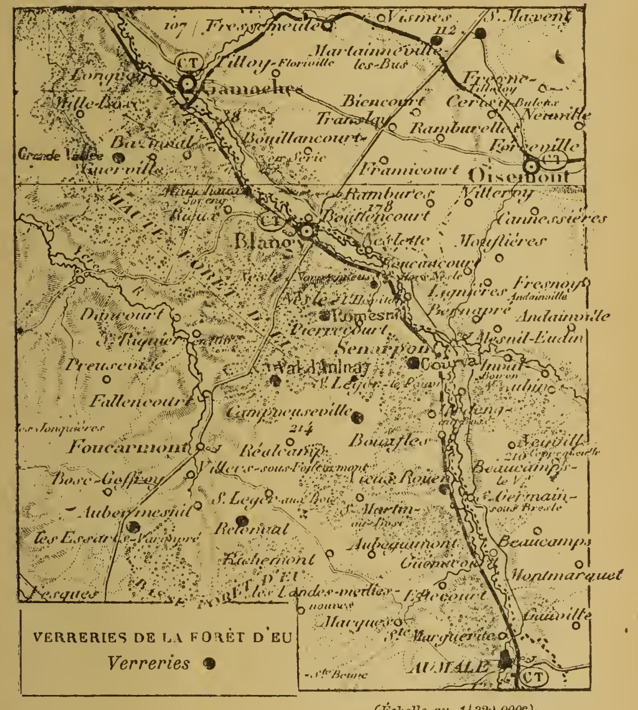
Une ville barre la vallée, précédée par un ravissant moulin dont la tour à mâchicoulis et d'heureux détails d'architecture font un des sites les plus charmants de la vallée. La cité, Blangy, chef-lieu de canton de la Seine-Inférieure, est dans une sorte de défilé, à l'issue des marais. La Bresle, qui la sépare de son faubourg picard de Bouttencourt, la traverse en plusieurs bras et donne le mouvement à des moulins. Blangy a conservé des débris des fortifications qui firent d'elle une place importante jusqu'au moment où Henri IV ordonna la destruction du château.

Une des principales verreries de la vallée est dans le voisinage de la gare ; comme toutes les autres, elle se borne à la fabrication des articles communs, verroterie, verres de lampes, flacons. J'ai signalé, en passant à Mouy, l'emploi des flaconnets de Blangy et d'Aumale pour contenir l'encre destinée à l'exportation (1).

---

(1) 17e volume du *Voyage en France*.

A mesure que l'on descend la vallée, on découvre mieux les futaies de la forêt d'Eu, les grands hêtres se présentent parfois sous l'aspect



(Échelle au 1/320 000e).

de colonnades majestueuses. Dans les vallons, la hache a fait son œuvre, les bois sont remplacés par des cultures masquant mal le sous-sol crayeux

mis à découvert. Monchaux, à l'entrée d'un de ces vallons, possède une jolie église gothique.

Sur la rive droite, la Vimeuse débouche d'une vallée que remonte le chemin de fer d'Arras. La rivière traverse le Vimeu dont elle a pris le nom, si elle ne lui a imposé le sien ; c'est là un sujet de discussion entre géographes. Vimeuse ne viendrait-il pas plutôt de Vismes, village situé aux souces mêmes du cours d'eau ?

A l'embouchure de la Vimeuse dans la Bresle, est la ville de Gamaches. Quoi, cette grande bourgade tranquille ! Elle n'a rien de truculent et ne répond guère à l'idée que nous pourrions nous faire des noces de Gamaches ; mais Cervantès ne songeait pas à cette cité picarde en écrivant *Don Quichotte !*

Sous une pluie battante, j'ai parcouru les rues de la petite ville pour chercher quelque détail pittoresque ; sauf l'église, dont certaines parties sont dignes d'intérêt, rien n'arrête l'attention. Le château n'a plus que des substructions, sur lesquelles s'est installée une des usines métallurgiques consacrées à préparer les pièces de serrures pour les ouvriers de la ville et des environs, car Gamaches est déjà dans le rayon d'action d'Escarbotin.

La gare de Gamaches est dans la Seine-Infé-

rieure, c'est-à-dire en Normandie, elle se nomme Longroy-Gamaches parce qu'elle est sur le territoire de la commune de Longroy. Lorsqu'on quitte cette station, la ville picarde semble masquée par l'énorme filature de coton qu'a acquise, depuis quelques années, la maison Saint frères comme appoint à ses grands établissements des bords de la Somme et de la Nièvre picarde. Le recul permet bientôt de revoir la petite ville dont les toits gris ne tardent pas à s'effacer.

La Bresle, s'élargissant encore, a parfois l'aspect d'une grosse rivière ; son clair ruban s'étend au sein des prairies. Partout des pêcheurs, chaque train en laisse aux stations. Ce sont des gens de la ville, des Parisiens aussi, même des Anglais, supérieurement outillés, chaussés de bottes imperméables, suivis d'un homme qui porte le panier et les vêtements de rechange en cas d'averse. Ici, la pêche est un sport, la capture de la truite demandant des aptitudes spéciales. C'est pourquoi les petits fleuves normands sont si fréquentés.

Sur la rive droite, de hautes cheminées se dressent, aucun nuage de fumée ne s'en échappe. Est-ce une usine fermée ? Non c'est une sucrerie ; nous sommes en mai, elle sommeille et reprendra sa vie à l'entrée de l'hiver.

La fabrique doit être considérable ; elle a nécessité un embranchement de chemin de fer à travers les marais et sur deux bras du petit fleuve. De fait, la sucrerie de Beauchamps est une des plus importantes de France, elle produit chaque année cinquante mille sacs de sucre ; huit seulement produisent davantage et six autres donnent la même quantité.

Le rayon de production en betteraves est fort étendu, l'usine possède des râperies à Lanchères dans les marais de Cayeux et à Saint-Blimont, au cœur du Vimeu, l'une à 17 kilomètres de Beauchamps, l'autre à 12.

Ce n'est pas le seul établissement industriel de cette partie de la vallée, la plupart des villages, dans le Vimeu, ont des ateliers de serrurerie faisant partie du groupe d'Escarbotin (1). Ponts-et-Marais possède une papeterie. Mais à Eu finit le rôle travailleur du petit fleuve. Au-dessous de cette ville, jusqu'au Tréport, ce n'est plus qu'un canal maritime gonflé par la marée ; une partie des eaux continue à couler dans l'ancien chenal pour aller servir aux chasses du port du Tréport.

(1) 17e volume du *Voyage en France*.

APPENDICE DES TROIS VOLUMES

SUR LA NORMANDIE

I

LES PORTS DE LA BASSE-NORMANDIE PENDANT LA GUERRE

Cherbourg. — L'arrêt des escales. — Abri contre les sous-marins. — Les charbons anglais. — Le nouveau port du Homet. — Physionomie de la ville. — **Caen.** — La mise à feu des hauts fourneaux. — Le nouveau bassin. — Les chantiers navals. — L'activité dans la vallée de l'Orne. — Les cales, le bassin, les cités ouvrières. — La recherche de la houille. — Les ports de **Trouville** et de **Honfleur.**

Cherbourg. Mai 1920.

Les chapitres qui composent certains volumes sur la Normandie ont été écrits avant la guerre ou sur des notes prises pendant les mois qui précédèrent le grand cataclysme. Je n'ai pas eu à les retoucher, du moins en ce qui concerne les pages consacrées à l'intérieur du pays, aucun

changement ne s'est produit, la vie économique s'étant brusquement arrêtée. Par contre, les villes maritimes, ayant à faire face aux mouvements énormes nécessités par le débarquement de nos alliés britanniques et américains, à l'arrivée des armes, des munitions, du matériel de guerre, du charbon, du ravitaillement de tant de millions d'hommes, ont vu accroître leur activité.

Celle-ci, à la fois fébrile et ordonnée, a rendu nécessaire la création de moyens de fortune ou l'exécution hâtive de projets qui auraient demandé de longues années avant d'être exécutés. Cherbourg, Caen, le Havre, Rouen, Dieppe ont ainsi pu rendre des services que l'on n'eût osé espérer. Il s'est accompli une œuvre considérable, dont le bénéfice se manifeste encore et qui sera poursuivie.

La part de chacun de nos ports n'est pas égale, quelques-uns ont dû aux nécessités de l'heure une extension considérable, ainsi Caen. D'autres ont obtenu de simples améliorations cependant précieuses, ainsi Cherbourg. Ce dernier, toutefois, a vu enrayer son essor par la suppression des escales de grands paquebots, pour la plupart allemands, reliant l'Europe à l'Amérique. La proximité de l'Angleterre et la

protection offerte par la digue lui valurent une compensation : Cherbourg fut utilisé pour les transports charbonniers. Son port de commerce était de dimensions et de profondeur médiocres, il ne pouvait faire face au mouvement, on mit rapidement à exécution un projet de la marine de guerre tendant à créer à l'entrée de l'arsenal un port protégé par la jetée dite du Homet, qui s'enracine au fort de ce nom et s'étend sur 1.200 mètres. La profondeur d'eau obtenue au pied de cet ouvrage permet l'accostage de plusieurs navires. Six postes destinés aux charbonniers furent aménagés, les terre-pleins de la jetée et des abords reçurent des faisceaux de rails se raccordant à la ligne ferrée qui contourne l'Arsenal. Ce travail remarquable, rapidement exécuté, put être utilisé pendant les derniers mois de la guerre, il constitue pour Cherbourg un gain des plus précieux. Ouvert en 1917, le port du Homet recevait, dès la première année, 256.413 tonnes de marchandises; des navires de 8 mètres de tirant d'eau l'accostent à toute heure de marée, dix-huit grues à vapeur sont installées pour le déchargement de la houille. Entre le port et l'entrée de la ville, à Équeurdreville, de vastes terrains permettent d'emmagasiner, de « stocker » 100.000 tonnes de charbon.

Hormis cette création, la ville n'a guère changé depuis mes premiers voyages, la Compagnie des Chemins de fer de la Manche, qui exploite la pittoresque ligne de Barfleur, a installé sa gare en face de celle de l'État; une gare maritime pour les transatlantiques occupe un terre-plein à l'entrée de l'avant-port. Un réseau étendu de tramways dessert la cité et les vastes faubourgs de l'Est et de l'Ouest. Cherbourg doit à ce moyen de locomotion une animation nouvelle. Aucun édifice moderne n'est venu compléter la partie monumentale de la ville, assez pauvre; seule l'église de la Trinité — encore a-t-elle été bien modifiée et accrue au dix-neuvième siècle — rappelle le passé de ce port qui eut ses heures de gloire et fut une des clés de la France. Vauban, auteur primitif de la digue qui a fait la force de la cité et assure sa prospérité aujourd'hui, n'a pas eu les honneurs d'une statue, par contre Napoléon, qui reprit vigoureusement la grande, œuvre, est récompensé par l'effigie équestre érigée sur la principale place bordant la rade, entre la jetée ouest du port de commerce et l'Arsenal.

Un maire de Cherbourg, M. Liais, directeur adjoint de l'Observatoire de Paris, avait créé un parc admirable par la végétation méridionale que

favorise le climat du Cotentin, presqu'île enveloppée par le courant chaud du Gulf-Stream. Il l'a légué à la ville dont il constitue la promenade, à peine devinée au fond d'un long couloir. Les chamérops, les chênes verts, les bambous, les lauriers, les rhododendrons, les camélias, les fuchsias, les dracenas, les eucalyptus, même les palmiers dattiers y croissent vigoureusement en pleine terre. M. Liais a laissé la plus grande partie de sa fortune pour l'entretien de ce parc remarquablement tracé et qui possède de vastes serres.

Sauf ce jardin public, Cherbourg ne retient le visiteur que par l'animation de sa rade et l'arsenal, le mieux conçu de nos grands établissements maritimes. Le port escompte un retour de sa prospérité, grâce à la profondeur de la rade — 12 à 13 mètres — qui permet le séjour des plus grands navires à toute marée, avec la sécurité la plus parfaite. Au début de la guerre, lorsque le Havre et Rouen ne pouvaient recevoir tous les navires qui se dirigeaient vers eux, on en vit de 120 à 130 mouiller dans la rade de Cherbourg, cependant réduite de moitié à cause de la protection contre les sous-marins. Et malgré cette flotte les bâtiments de commerce pouvaient pénétrer dans le port, faire toutes leurs

opérations de mouillage et d'appareillage. Aucun autre organisme maritime de la Manche et de l'Océan n'offre de tels avantages, sauf Brest qui a contre lui l'éloignement de Paris, Cherbourg n'en est qu'à 370 kilomètres et sa rivale à plus de 600. Celle-ci, il est vrai, jouit d'une supériorité précieuse : elle répond à tous les besoins éventuels de la navigation future, le goulet donnant passage à des navires calant 20 mètres.

Caen. Mai 1920.

Les prévisions sur le développement du port et des industries de Caen se sont amplement réalisées, même au delà des légitimes espérances. Si les hauts fourneaux n'ont pas encore pris tout leur essor, ils sont cependant en activité, l'élargis sement et l'approfondissement du canal sont presque complètement achevés. Les bateaux de 5.000 tonnes peuvent parvenir aux bassins. On prévoit qu'il sera facile d'obtenir le passage de navires de 8.000 tonnes de port et d'un tirant d'eau de 7 mètres 50, même de 8 mètres 50. Si ces bâtiments ne peuvent entrer dans le bassin Saint-Pierre et le bassin de l'Orne, dont la profondeur est médiocre, ils trouveront place

aux quais du nouveau bassin, constitué par un élargissement du canal et qu'il est possible de prolonger encore. Cette belle voie de communication pourrait devenir l'axe d'une chaîne continue de bassins et de docks sur ses 14 kilomètres [1]. Caen, a-t-on dit, peut être rapidement un port intérieur et un centre industriel de premier ordre.

La guerre elle-même n'a pas entravé cet essor. Si l'absence de dépôts de stockage pour le charbon et la pénurie de wagons l'ont empêché de donner l'aide dont le Havre et Rouen engorgés auraient eu besoin, si l'exportation des minerais pour les usines allemandes de la Ruhr a été arrêtée, la nécessité de donner aux usines de guerre le fer et l'acier nécessaires à l'armement ont fait hâter la mise en train des hauts fourneaux qui étaient en voie d'achèvement en 1914. Une société dite Société Normande de Métallurgie, dont fait partie de nos plus grandes

(1) En 1918 le port de Caen-Ouistreham a reçu 1.529 navires chargés jaugeant 457.686 tonnes, le tonnage effectif en marchandises fut de 938.624 tonnes (dont 747.558 de houille) et 69.613 à la sortie. Les minerais n'entrent dans la sortie que pour 34.369, chiffre qui sera facilement décuplé et au delà avec la reprise des affaires. En 1918 l'extraction dans les cinq principales mines a atteint 341.813 tonnes, elle avait été de 389.000 tonnes en 1913.

usines (le Creusot, Saint-Chamond), reprit l'œuvre conçue par des Allemands et, sous la pression des événements, put, dès novembre 1916, allumer les premiers fours à coke; le 19 août 1917, M. Albert Thomas, ministre de l'Armement, procédait en personne à la mise à feu du premier haut fourneau. Deux seulement sont actuellement achevés et en service, les autres vont être entrepris. Mais, dès maintenant, l'usine, pour laquelle on avait déjà dépensé 50 millions lorsque la guerre vint arrêter les travaux, offre un aspect grandiose, elle possède les méthodes les plus avancées de la métallurgie, aucune ne peut lui être comparée, même en Allemagne et en Amérique.

La surface occupée par l'usine proprement dite est de 200 hectares, la moitié de celle du domaine de la société sur le territoire des deux communes de Colombelles et Mondeville. Dès maintenant l'installation comporte fours à coke, hauts fourneaux, aciéries, laminoirs, ateliers de récupération des sous-produits, services annexes. Ces divers organismes seront accrus, on a réservé de larges espaces pour les extensions considérables prévues. Dès maintenant on peut fournir à l'industrie 200.000 à 250.000 tonnes de produits finis, tels que rails et profilés divers; on

envisage la production de 400.000 à 500.000 tonnes.

La Basse-Normandie est riche en minerai de fer. La Société Normande de Métallurgie s'alimente en grande partie aux mines de Soumont dont les exploitations sont des sociétés filiales des hauts fourneaux. Elle s'adresse aussi aux mines indépendantes telles que Saint-André, May, Saint-Remy, etc. Les minerais arrivent des mines par voie ferrée, notamment le chemin de fer spécial de Soumont; des wagons de 50 tonnes à déchargement automatique viennent se vider au-dessus de quinze silos souterrains en ciment armé contenant chacun 2.000 tonnes, le minerai en est retiré au fur et à mesure des besoins par des engins mécaniques.

La teneur en fer varie de 42 à 54 °/₀, le minerai contient en outre 8 à 15 °/₀ de silice et 0,6 °/₀ de phosphore, le traitement donne des fontes contenant de 1 à 1,5 °/₀ de phosphore, propres au moulage et au traitement Martin basique. L'addition de craie phosphatée ou de scorie de déphosphoration permet d'obtenir de la fonte dite Thomas à 1,8 °/₀ de phosphore. La castine nécessaire à ces opérations se trouve en abondance dans la région, sur le parcours même du chemin de fer minier de Soumont.

Le charbon, qui n'a pu encore être découvert en quantité appréciable dans le sous-sol normand, provient d'Angleterre en attendant que l'on puisse s'approvisionner en partie aux mines du Nord. Le port spécial de l'usine reçoit la plupart des cargos charbonniers, le reste est déchargé sur une partie de quai du nouveau bassin de Caen. La houille, chargée sur des wagons de 50 tonnes, va, comme le minerai, se déverser dans des silos d'où elle est retirée pour être broyée puis transformée en coke dans les six batteries de quarante-deux fours qui donnent chacune 250 tonnes de coke métallurgique par vingt-quatre heures. Cette installation de carbonisation, fort remarquable, se complète par la récupération des sous-produits : eaux ammoniacales, goudron, gaz, d'où dérivent le sulfate d'ammoniaque et les benzols qui, eux-mêmes, fournissent toluol, solvent, benzine régine, benzine et toluol purs. Quant aux goudrons, ils sont distillés dans deux chaudières, l'une de 20 tonnes, l'autre de 30. Les parcs où les brais ont été recueillis contiennent 3.000 tonnes. Les huiles provenant de la distillation fournissent par essorage la naphtaline et l'anthracène. L'usine métallurgique est donc, en même temps, une fabrique de produits chimi-

ques qui pourra faire naître d'autres industries autour d'elle.

Débarrassé du benzol, le gaz est employé au chauffage des batteries; 50 °/o sont utilisés au chauffage des fours Martin et des fours métallurgiques.

Les hauts fourneaux proprement dits seront au nombre de six, nous avons vu que deux seulement sont construits, les quatre autres seront édifiés à côté. Chacun peut fournir de 350 à 400 tonnes de fonte par vingt-quatre heures. Hauts de plus de 27 mètres, ces fourneaux dominent superbement toute la campagne de Caen dont ils sont devenus en quelque sorte la caractéristique.

Dotés des méthodes les plus perfectionnées, des machines soufflantes les plus puissantes, les hauts fourneaux envoient la fonte en poche liquide à l'aciérie; cette fonte est également coulée en gueuses qui sont conduites à l'aciérie par un pont roulant. Ici encore les gaz sont récupérés et employés au chauffage.

Pour la transformation de la fonte, l'usine a été dotée d'une importante aciérie Thomas et d'une aciérie Martin, complétées par l'installation du procédé Duplex, qui combine les deux méthodes. L'organisation est grandiose

dès maintenant, elle sera accrue plus tard; les convertisseurs comprennent trois cornues, deux autres doivent être établies. L'usine produit les matériaux réfractaires (dolomie) nécessaires à l'aciérie Thomas, l'atelier spécial fournit 14 à 15 tonnes de dolomie fritée par vingt-quatre heures.

L'acier obtenu est coulé dans une superbe halle en béton armé, longue de 273 mètres. La coulée est envoyée de là, à chaud, aux laminoirs, en lingots de 3 tonnes 5 à 4 tonnes. Deux trains de laminoirs sont actuellement en exploitation, ils sont équipés avec moteurs électriques auxquels le courant est fourni par une « centrale » utilisant la puissance des gaz. Cette usine dans l'usine est un hall de 200 mètres de longueur.

En dehors des aciers laminés, l'usine est conçue en prévision de la fabrication de grosse métallurgie, dès maintenant des ateliers permettent de pourvoir à tous les besoins de l'établissement lui-même, construction de bâtiments, pièces de laminoirs et d'aciéries.

Les hauts fourneaux assurent à l'agriculture de la région une source précieuse de fertilité. Les scories Thomas sont réduites en poudre dans un atelier où deux broyeurs à boulets

peuvent fournir chacun 5 tonnes à l'heure. A mesure que les hauts fourneaux se développeront, cette partie de l'usine sera accrue, assurant aux campagnes normandes et bretonnes un important contingent de scories de déphosphoration.

Cette création, qui fait de Caen une de nos principales cités industrielles dans l'Ouest, fut le premier point de départ dans la transformation économique de la ville. Un autre grand établissement est né à ses côtés, toujours grâce au canal, ce sont les chantiers navals français qui ont fait des rives de l'Orne leur principal établissement, avec des annexes à Bordeaux, à Marseille et aux Martigues. Une élégante ville ouvrière naît aux abords, sur la rive opposée du canal, près de Blainville.

Caen ne s'est pas étendu sur les bords de la voie élargie qui amène les navires dans ses bassins. C'est dans la partie haute de la ville, aux abords de la gare Saint-Martin, que se créent les nouveaux quartiers, puis au faubourg de Vaucelles, près des casernes neuves d'artillerie. Le canal et l'Orne se bordent seulement de chantiers, d'usines et de docks. Les puissantes installations des hauts fourneaux dominent la

rive droite de l'Orne et le bassin particulier, très vaste, qui constitue un port destiné au débarquement des charbons et à l'embarquement des minerais et des produits fabriqués. L'immense usine, qu'un chemin de fer relie à Caen, couvre un plateau dominant l'Orne de 41 mètres. La cité ouvrière, créée au nord, confine à Colombelles ; sous le village commence le domaine des chantiers navals qui couvrent des deux côtés du canal près de 500 hectares : les établissements sur la rive droite, les habitations ouvrières du côté opposé.

Rarement entreprise fut plus rapidement conduite, les chantiers étaient fondés le 27 octobre 1917, les travaux commençaient en avril 1918, dès le début de 1920 le port privé, d'une superficie de 12 hectares, sur lequel se font les lancements, était creusé, six des cales — il doit y en avoir dix — étaient achevées ainsi que le grand atelier des coques ; quinze charbonniers étaient commandés, six de 3.100 tonnes et neuf de 4 700. Les grands cargos sont lancés dans le bassin qui s'ouvre sur un chenal de 75 mètres de largeur communiquant avec le canal maritime. L'Orne elle-même, dans laquelle remonte la marée qui lui donne au flot 2 mètres 50 à 3 mètres de profondeur, a été utilisée. Quatre

petites cales destinées à la construction des chalands et des remorqueurs s'ouvrent sur le fleuve.

Dès maintenant, 2.500 ouvriers sont employés dans les chantiers, on estime qu'il en faudra 5.000 quand l'installation sera complète, permettant de livrer chaque année 100.000 tonnes bâtiments de commerce. Colombelles, Blainville et les autres villages ne sauraient recevoir une telle population, la société a employé ses terrains de la rive gauche du canal, sur le coteau de Blainville, à demi entouré par le ruisseau de Dan coulant au fond d'un val ètroit, à l'assiette d'une ville ouvrière amplement conçue ; les rues rayonnent autour d'une large place ; des terrains de sport et de jeux ont été aménagés. Déjà un premier îlot de maisons est construit, des sociétés immobilières vont poursuivre l'entreprise. L'humble village de Blainville (1) ne sera plus qu'un hameau dans la commune dont il est le chef-lieu.

Les constructions des ateliers, qui doivent couvrir 60.000 mètres carrés, sont en grande partie achevées, la plus vaste, l'atelier des coques, est une masse imposante. Sur des ter-

---

(1) 231 habitants au recensement de 1911.

rains jadis exposés aux inondations et remblayés par les terres extraites pour le creusement du port et l'élargissement du canal, commencent à s'élever de nombreux ateliers. Dès maintenant l'ensemble donne une grande impression d'activité, les navires charbonniers se dressent hauts sur les cales au fond du large bassin sur lequel ils flotteront bientôt.

On peut supposer que le fond de la vallée recevra d'autres chantiers ou usines, surtout aux abords de Caen, entre la ville et Colombelles où de vastes prairies se prêtent à l'installation des industries et à la création de nouveaux bassins. L'influence de l'exploitation des mines se fera forcément ressentir et le voisinage de l'Angleterre assure l'alimentation en charbon. Cet avenir serait bien plus brillant encore si les recherches pour trouver le prolongement du bassin houiller jadis exploité à Littry aboutissaient à un résultat satisfaisant. Des sondages entrepris par le Creusot permettent des espérances, ils ont rencontré une couche de 1 mètre 70 de profondeur. Mais aucun succès définitif n'a encore été obtenu, Caen demeure tributaire des houillères anglaises.

Honfleur. Mai 1920.

Les autres ports du Calvados, Trouville et Honfleur, n'ont pas subi de transformation au cours de la guerre, bien que la nécessité de les utiliser pour aider à dégager le Havre et Rouen leur ait valu un surcroît d'activité. Ainsi Trouville, qui avait reçu 96.000 tonnes de marchandises en 1913, en recevait 162.800 en 1915 et 165.100 en 1916 (1). Cet accroissement est dû surtout au débarquement des houilles anglaises nécessaires à la région industrielle dont Lisieux est le centre. Pendant et après la guerre un certain nombre de petites usines dont j'ai signalé l'abandon (2) ont été acquises ou louées par des manufacturiers du Nord pour y installer temporairement leur industrie. Il est possible que ces organisations de fortune soient maintenues d'une façon définitive et que les vallées de la Touques, de la Vie, de la Dives, de l'Orbiquet et de la Risle retrouvent toute leur activité.

---

(1) En 1918 Trouville a reçu 911 navires jaugeant 88.819 tonnes, ayant amené 140.364 tonnes de marchandises et en ayant chargé 27.077.

(2) Dans le 54e volume.

Lisieux verrait donc accroître sa prospérité, elle est le centre naturel de la contrée. Un indice de l'avenir qui lui est réservé est l'installation de la succursale d'un des grands établissements de crédit du Nord. Si ces prévisions se réalisent, le port de Trouville, d'une importance si secondaire jusqu'ici, verrait se développer sa fréquentation, c'est le point le plus commode et le plus économique pour le déchargement des charbons. Lisieux n'est qu'à 30 kilomètres, alors que l'on en compte 43 de Lisieux à Honfleur.

La différence est médiocre, il est vrai, et Honfleur a sur Trouville l'avantage du nombre, de la surface et de la profondeur de ses bassins. Le voisinage immédiat du Havre lui a valu pendant la guerre un accroissement assez considérable d'activité, il suppléa en partie au commerce que les autres ports ne pouvaient accueillir. En 1913 le tonnage des marchandises atteignait 321.443 tonnes, en 1916 il s'élevait à 401.028.

Le port a fait face à ce mouvement sans avoir reçu les aménagements nouveaux dont d'autres ont bénéficié. Cependant la nécessité d'accroître ou d'améliorer les installations se manifeste chaque jour davantage. Même lors-

que le Havre aura vu s'ouvrir les nouveaux bassins en voie d'exécution, Honfleur répondra aux besoins d'une région industrielle active. C'est le port naturel de Laigle, d'Évreux, de Bernay qui ont sur leurs rivières tant d'usines intéressantes.

D'autres espoirs, grandioses, sont nés. La Compagnie générale transatlantique et M. John Even, ingénieur américain, ont élaboré le plan d'un nouveau port à Honfleur, avec vastes entrepôts de marchandises et aménagement des terrains avoisinant pour l'installation d'usines par des sociétés étrangères. Ce port, qui nécessitera d'énormes capitaux, plusieurs centaines de millions, dit-on, serait une véritable annexe du Havre. Tout est prêt; on n'attendait (en juin 1920) que l'approbation du Gouvernement français pour entreprendre les travaux.

II

LES PORTS DE LA HAUTE-NORMANDIE

Rouen pendant la guerre. — Une cité anglo-flamande. — Les améliorations du port. — Rouen dépasse Marseille. — Développements de l'industrie. — Les usines des bords de la Seine. — La culture du lin dans le pays de Caux. — **Le Havre.** — Capitale de la Belgique. — Les améliorations du port. — État des travaux d'agrandissement. — Dieppe, le Tréport et Fécamp.

Rouen. Mai 1920.

Pendant la guerre, le port de Rouen a pris un développement prodigieux, dû aux nécessités de la défense nationale, au choix de ses quais par les Anglais, les Américains et les Belges pour le ravitaillement de leurs armées. Il fallut fiévreusement établir une partie des postes de stationnement de navires prévus par des projets qui auraient demandé des années avant leur exécution et faire du fleuve, jusqu'à hauteur du Petit-Couronne, un bassin étendu sur 12 kilomètres dont les rives, surtout la rive gauche, offraient une ligne continue de postes d'amarrage. Le mouvement ne s'est pas ralenti, les

travaux accomplis sous la pression des événements sont utilisés et l'achèvement prochain du plan d'extension apparaît maintenant comme insuffisant pour assurer les destinées de ce port intérieur qui dépasse tous les autres ports français pour le tonnage des marchandises.

L'accroissement de la population fut énorme, refugiés de Belgique et de nos départements du Nord, Anglais militaires ou employés à la manutention sur les quais, ouvriers attirés par les usines de guerre firent vraiment de Rouen une métropole. On entendait aussi couramment parler le flamand et l'anglais que le français dans la foule qui remplissait les quais et les rues.

On était déjà en pleins préparatifs de grands travaux, au début de 1914. L'île Elie venait d'être rattachée à la rive gauche par le comblement du bras qui l'en séparait, on avait créé 713 mètres de quais; d'autres quais avaient été construits sur divers points du *bassin maritime,* c'est-à-dire du cours de la Seine; le bassin aux bois avait vu ses appontements remplacés par des murs droits devant lesquels on avait obtenu 7 mètres 50 de mouillage. Les ingénieurs allaient entreprendre l'approfondissement du bassin maritime à 8 mètres 50 et la construction de 5.500 mètres de quais se prolongeant jusqu'à Croisset,

à l'embouchure du ru de Cailly. La plaine de Saint-Gervais, dans laquelle débouche ce ruisseau, devait être creusée pour obtenir un bassin comprenant deux darses jumelles et offrant au commerce plus de 4.000 mètres de quais.

Cette dernière partie du programme ne pouvant être réalisée au cours de ces tragiques années, on dut recourir à des procédés de fortune pour assurer le placement des navires de plus en plus nombreux qui arrivaient avec sécurité dans la Seine rouennaise. En août 1914 il y avait 75 places pour les navires, 15 furent occupées de suite par les Anglais, le nombre fut porté d'abord à 130, puis à 180 par la création d'appontements, de bouées d'amarrage et de « ducs d'Albe », dont le nom singulier nous vient de Hollande et de Hambourg, — ce sont des groupes de neuf pieux reliés par des charpentes et des ferrures auxquels un navire vient s'appuyer pour débarquer sa cargaison sur chalands. Toute la rive gauche de la Seine, depuis le bassin aux pétroles jusqu'au bac qui relie Petit-Couronne au Val de la Haye, les berges des îles Sainte-Barbe et Groult purent ainsi servir à l'amarrage des bâtiments de mer. Grâce à ces installations et au développement énorme du nombre des engins fixes ou flottants

pour la manutention des marchandises, Rouen put faire face à un mouvement colossal. En 1913 on avait manutentionné 5.761.000 tonnes, en 1918 le chiffre fut de 10.073.000 dans le bassin maritime. Rouen dépassa ainsi de beaucoup Marseille.

Le trafic fluvial n'a pas été moins actif puisqu'il est passé de 3.402.000 tonnes à 7.255.000. Les voies ferrées des quais, qui avaient enlevé 1.054.000 tonnes en 1913, ont fait face, en 1918, à un mouvement de 4.215.000. Ces chiffres comportent seulement le trafic commercial, il faudrait ajouter les débarquements pour l'armée britannique.

Ce mouvement maritime qui place Rouen parmi les plus grands ports du monde a pour principal élément la houille anglaise ; en 1918 on en reçut ou expédia 7.150.000 tonnes, alors que les autres marchandises atteignaient seulement 2.923.000 tonnes. Rouen est donc avant tout port charbonnier, même après la guerre il conserve ce rôle prépondérant. Il a gardé aussi la place principale dans le débarquement des vins d'Algérie, due au voisinage de Paris et à la voie économique de la Seine, et c'est pour les bois de Suède et de Norvège un des principaux débouchés.

Il faut maintenant parachever l'œuvre fébrilement entreprise pendant la guerre en rendant définitives les installations improvisées qui ont permis à Rouen d'atteindre un degré d'activité, une importance que les rêves les plus hardis n'ont jamais envisagés. On creusera les bassins dans les prairies Saint-Gervais qu'avive le ru de Cailly, on prolongera les quais dans la banlieue en attendant l'exécution de la partie la plus grandiose des projets conçus par les Rouennais : la création, dans les prairies du Petit et du Grand-Couronne, de bassins dépassant en superficie l'ensemble des installations actuelles. Rouen deviendra ainsi, et de beaucoup, par le tonnage des marchandises, le port le plus considérable de la France entière, comparable aux grands organismes étrangers : Liverpool, Anvers ou Hambourg.

L'amélioration de la Seine, l'élévation des ponts qui arrêtent le passage des chalands par des crues simplement moyennes, l'accroissement du nombre des remorqueurs donneront à ce port, dès maintenant puissamment outillé, le moyen de diriger rapidement vers Paris et le cœur de la France, les marchandises qui doivent aujourd'hui subir de longs séjours avant de quitter la ville pour laquelle les chemins de

fer, cependant nombreux, sont manifestement insuffisants.

L'industrie elle-même a été florissante pendant la guerre, pour le ravitaillement des armées surtout, il est vrai. On a même vu ce phénomène que toutes les usines languissantes ou en chômage ont été réorganisées et ouvertes, quelques-unes pour leurs fabrications ordinaires, d'autres pour des productions nouvelles. En même temps on assistait, me dit une note de la Chambre de Commerce, à « une véritable éclosion d'établissements nouveaux ». La torréfaction de la chicorée, arrêtée momentanément, par suite de l'occupation allemande, à Cambrai, à Valenciennes et autres foyers du Nord, s'installait à Rouen et au Havre. Dans la banlieue rouennaise surgissaient de vastes manufactures consacrées à la guerre, mais organisées pour servir plus tard à d'autres industries. Le Grand-Quevilly surtout a vu surgir les fabriques, une d'elles, créée pour obtenir l'acétate de cellulose employé à enduire les toiles d'avions, se transformera en vue de la fabrication des matières colorantes, elle occupe plusieurs centaines d'ouvriers. A côté se sont élevés des fours à coke destinés à alimenter des hauts fourneaux en construction; jusqu'au delà de Grand-Couronne et à Mou-

lineaux, tous les terrains disponibles ont été acquis par de puissantes sociétés qui commencent l'édification de bâtiments industriels. Déjà s'est élevée l'aciérie de Grand-Couronne qui occupera un millier d'ouvriers.

Au delà des Moulineaux la rive gauche, devenue abrupte, ne permet pas de grandes installations, par contre, à partir de ce point, la rive droite est bordée d'immenses prairies qui, pour longtemps encore, offriront des emplacements aux manufactures. C'est surtout à partir de Duclair que l'on rencontre les premières créations facilitées par les ports : Duclair, la Mailleraye, Caudebec [1]. A la racine de la péninsule de Jumièges, Yainville va devenir un centre industriel, la Société des Fonderies et Hauts fourneaux de Pont-à-Mousson [2] doit y édifier des hauts fourneaux, dès maintenant elle y possède une usine pour la distillation des goudrons. A côté doit être créée une centrale électrique destinée à distribuer l'énergie dans toute la région, jusqu'à la mer.

Entre Yainville et la Mailleraye, au Trait, viennent d'être établis des chantiers de cons-

(1) Mouvement des ports de la basse Seine en 1918 : Duclair, 85.679 tonnes ; la Mailleraye, 16.026 ; Caudebec, 6.585.

(1) 22e volume du *Voyage en France*.

tructions navales qui occuperont 3.000 ouvriers pour lesquels la Société des Ateliers et Chantiers de la Seine maritime a dû créer une petite ville. Cet établissement comprend non seulement les cales, mais la chaudronnerie, les forges, les constructions mécaniques. Déjà le Trait avait reçu une usine pour le raffinage des huiles blanches de vaseline. Il y a là, en face de la Mailleraye, d'immenses terrains qui se prêteront à d'autres créations.

Le beau site romantique de Saint-Wandrille sera lui-même embrumé par les fumées industrielles. Soit dans les prés qui bordent la Seine, soit au débouché du vallon, des établissements considérables vont s'élever : raffinerie de pétrole, succursale des hauts fourneaux de Pont-à-Mousson, etc. A Caudebec s'est créée une usine pour la construction des hydravions.

Les constructions navales sont actives. Au Grand-Quevilly les Chantiers de Normandie mirent sur cales cinq vapeurs de 13.000 tonnes en 1918, deux furent lancés. Au long du fleuve, à Oissel et Sotteville en amont, au Grand-Quevilly en aval, cent chalands de mer longs de 50 mètres, pouvant porter de 1.000 à 1.100 tonnes de marchandises, ont été construits.

En remontant la Seine on trouve moins de

créations nouvelles, cependant il faut signaler, à Saint-Étienne-du-Rouvray, une fonderie établie par la Société de Pont-à-Mousson et, à Oissel, l'installation de puissants établissements qui ont fait du bourg de 3.000 habitants une ville de 8.000 âmes. La guerre lui avait valu des ateliers pour la réparation des locomotives belges ramenées en France, une poudrerie y était établie, les Anglais y avaient de grands chantiers pour le débitage du bois qu'ils tiraient de la forêt de Rouvray. La suppression des importations de matières colorantes allemandes a inspiré le désir d'échapper au quasi-monopole de l'Allemagne pour ces produits, une société a acquis 150 hectares de terrain près d'Oissel pour élever une usine et installer ses ouvriers.

La guerre encore a valu au rayon de Rouen le retour d'une industrie qui s'était centralisée en Flandre, celle du lin, une fabrique de fil à coudre s'est développée à Bapeaume-lès-Rouen, à l'entrée de la vallée de Maromme. Peut-être le lin deviendra-t-il pour Rouen une nouvelle source d'activité; les procédés de rouissage artificiel qui ont pris naissance dans le pays de Caux ont prospéré, amenant une reprise de la culture linière assurée de débouchés par suite de la dévastation des campagnes flamandes et

de l'effondrement de la Russie, d'où l'industrie flamande tirait la plus grande partie de ses matières premières.

On voit que Rouen, tout en conservant ses anciennes branches d'activité, dont la principale reste le coton, s'est ouvert de nouveaux horizons et a dû à la guerre même de voir accroître sa puissance économique. Sa voisine indépendante, Elbeuf, a également prospéré; Roubaix, Tourcoing, Sedan étant aux mains de l'ennemi, elle a dû faire face avec Vienne en Dauphiné, Châteauroux et quelques centres moins importants, aux énormes demandes des armées; la plus grande part des draps « bleu horizon » et kaki nécessaires à nos troupes a été fournie par les fabricants elbeuviens.

Le Havre. Mai 1920.

Le Havre n'a pas eu à accroître ses installations et son outillage dans des proportions comparables à ce que l'on dut entreprendre à Rouen. Cependant le grand port de la Manche eut à faire face à un mouvement sans cesse croissant. En 1913, les entrées et sorties des marchandises avaient atteint 4.433.000 tonnes; l'année suivante, c'est-à-dire au début de la

guerre, il y avait un déficit de 300.000, mais à partir de 1915 l'accroissement fut continu et régulier, on relevait 5.905.000 tonnes en 1918. C'est donc à une augmentation, sur 1913, de 1.800.000 tonnes que l'on dut faire face en augmentant le nombre de postes à quai et en améliorant le réseau des voies ferrées. Les marchandises ont plus de valeur que celles débarquées à Rouen, car elles comprennent les cafés, les cotons, les produits variés de l'Amérique. Et le port reçoit les grands transatlantiques que Rouen ne saurait accueillir.

Le Havre possédait bien avant la guerre le chiffre impressionnant de 17.742 mètres de quais, mais le tiers à peine était accessible aux navires de plus de 100 mètres de longueur et de 6 mètres de tirant d'eau. Il n'y avait pour les bâtiments de dimensions supérieures que 46 postes, dont 4 dans l'avant-port et 42 dans les bassins. Dès les débuts de la guerre, 15 de ces postes furent concédés à la marine britannique, le port ne pouvait donc faire face à l'énorme mouvement amené par les hostilités.

On se mit aussitôt à l'œuvre pour augmenter le nombre de postes, trois furent établis dans le bassin Vétillart pour navires de 7 mètres 50, un autre dans l'avant-port au sud du quai d'escale;

enfin, en poussant activement les travaux d'un quai de 500 mètres dans le nouveau bassin de marée, on put y recevoir les plus grands navires, une souille creusée au pied des murs donnant une profondeur de 12 mètres. Dès que les événements révélèrent l'importance du Havre pour les mouvements de l'armée anglaise et de l'armée belge, on chercha encore l'emplacement d'autres postes, il fut trouvé sur le canal de Tancarville, dans la partie pouvant recevoir les grands navires de mer. Deux postes d'une longueur totale de 300 mètres furent obtenus, ils servirent aux transports américains destinés à l'armée anglaise. En somme, huit postes pour navires de 7 à 12 mètres de tirant d'eau et deux pour navires de moins de 7 mètres, augmentation d'un vingtième, avaient été réalisés.

L'outillage reçut un développement plus considérable encore ; engins fixes ou roulants, engins flottants donnèrent un accroissement de 53 °/₀ en nombre et de 55 °/₀ en puissance, dont un dixième environ pour le service des bases anglaise et belge. De vastes hangars furent édifiés sur plusieurs points.

Le grand inconvénient du Havre était — c'est encore — l'insuffisance des voies ferrées pour l'évacuation des marchandises. Au début de la

guerre on ne pouvait pas charger plus de 700 à 800 wagons par jour. Les ingénieurs se mirent aussitôt à l'œuvre pour multiplier les voies, créer des gares de triage et de garage, une gare de formation de trains pour l'armée britannique. Au moment de l'armistice, on pouvait opérer sur 1.800 wagons par jour. Toutes les usines, tous les établissements militaires des Alliés étaient rattachés par rails aux voies des quais et aux gares. Plus de 100 kilomètres de voies furent ainsi posés.

On usa plus largement du canal de Tancarville qui permit presque de décupler le mouvement batelier de la Seine maritime. De 1909 à 1913 cette voie fluviale n'avait pas enregistré 280.000 tonnes en moyenne par année, dès 1915 elle en recevait 749.349, le chiffre s'élevait rapidement pour atteindre 2.047.971 en 1918. Le Havre était devenu soudainement un grand port de navigation intérieure. Il le restera.

Grâce à ces efforts, le Havre put être la plus importante des bases anglaises, il a donc joué dans la guerre un rôle considérable. Ce fut aussi l'un des principaux points de réorganisation de l'armée belge, la ville devint même, on le sait, la capitale temporaire de la Bel-

gique, le gouvernement du roi Albert s'étant installé à Sainte-Adresse pendant que le souverain restait au milieu de ses troupes engagées sur l'Yser.

Les travaux dont j'ai exposé les grandes lignes [1] ont naturellement éprouvé un ralentissement, mais l'exécution en est reprise ; le nouvel avant-port est nettement dessiné par ses jetées, s'il n'a pas encore été dragué à la profondeur de 6 mètres envisagée pour le début, alors que l'on doit atteindre 10 mètres, il est, on l'a vu, accessible aux grands navires par la souille creusée devant le quai de marée. Le bassin de marée est, lui aussi, circonscrit dans ses digues. On envisage la mise en service prochaine de ces gigantesques bassins qui ont une surface d'eau de 285 hectares, mais en ne voyant en eux que l'amorce d'autres agrandissements comportant la création de nouveaux bassins à flot dans l'estuaire, s'ouvrant sur le bassin de marée et capables de faire face à un mouvement sans cesse croissant auquel correspond un développement considérable de l'activité industrielle. Ces nouveaux bassins donneront 20 kilomètres de quais, on prévoit pour

(1) Pages 167 et suivantes.

eux une dépense de 200 millions engagée au fur et à mesure des besoins.

L'industrie se porte aux abords de ces créations projetées, elle ne peut d'ailleurs se développer ailleurs, les falaises de la Hève interdisant toute construction. Mais ces rivages appartenaient à une autre commune que le Havre : Graville-Sainte-Honorine, qui bénéficiait de tous les travaux sans concourir aux charges de la ville. Le Havre, malgré l'hostilité des Gravillais, a obtenu satisfaction : cette commune, qui avait 16.045 habitants en 1911, a été réunie à la grande ville, qui en comptait 136.159. Mais si nombreux sont les ouvriers attirés dans l'agglomération que le Havre doit avoir maintenant plus de 200.000 âmes en attendant que Sainte-Adresse et Sanvic soient absorbées par la métropole maritime.

Pendant la guerre ces puissants établissements se sont surtout consacrés aux travaux pour la défense nationale. Les usines Schneider (le Creusot), qui s'étendent de Graville à Harfleur, ont occupé jusqu'à 15.000 ouvriers, les tréfileries et lamineries en eurent 7.600. Les établissements Westinghouse, les forges et chantiers Augustin Normand possèdent ensemble 4.000 travailleurs.

Les agrandissements de ces vastes usines et chantiers ne seront pas inutiles, ils serviront à d'autres usages. Le Havre, d'ailleurs, prévoit des progrès nouveaux, de grands projets s'élaborent, de puissants chantiers dus à l'union de grandes sociétés vont s'élever en face de l'emplacement des futurs bassins à flot. Et la grande cité, ne pouvant s'étendre que dans la plaine alluviale traversée par le canal de Tancarville et la Lézarde, s'annexera sans doute un jour Harfleur, ancienne reine — si déchue — de la contrée.

Dieppe. Mai 1920.

Dieppe, Fécamp, le Tréport ont également été d'un grand secours pendant la guerre, mais sauf l'amélioration de l'outillage ils n'ont pas reçu de modifications comparables à celles dont Cherbourg, Caen, Rouen et le Havre ont bénéficié. De nouveaux appontements, l'accroissement des voies ferrées ont cependant permis une participation sérieuse aux débarquements de houille, de matériel de guerre et d'hommes venus d'Angleterre. En 1913 le tonnage effectif à Dieppe était de 621.711 tonnes, il a triplé en 1918, où l'on a constaté 1.672.728 tonnes, sans

compter le mouvement considérable de la base maritime anglaise (1). Évidemment ces chiffres ont subi en 1919 et 1920 une grande diminution, les causes qui les avaient fait naître ayant disparu, mais le port, qui avait vu cesser ses rapports quotidiens avec Newhaven, a repris ce service et un mouvement local très vif s'efforce d'accroître la prospérité de Dieppe en demandant la création d'un canal reliant à Paris ce port, le plus rapproché de la capitale. Deux tracés sont envisagés pour aboutir à l'Oise, l'un par Beauvais et Creil, l'autre par Vauréal, se prolongeant vers Saint-Denis. Un comité d'action s'est formé pour mener l'œuvre à bien.

Le Tréport, lui aussi, a vu son mouvement s'accroître dans de grandes proportions. S'il ne peut, comme Dieppe, recevoir de grands navires, il a pu donner accès à des charbonniers de moyen tonnage. En 1913 le tonnage effectif, entrées et sorties réunies, avait été de 246.972 tonnes, il atteignit 755.018 en 1916 et 732.616 en 1917 pour descendre à 581.998 en 1918. C'est dire que ce port, très secondaire, eut une

(1) Le tonnage des marchandises fut de 679.592 tonnes dont 652.941 à l'entrée.

action remarquable pendant toute la durée de la guerre.

Fécamp n'a pas rendu de moins grands services à la défense nationale. Alors qu'en 1913 il n'avait reçu ou expédié que 475 navires de 130.588 tonneaux de jauge, il voyait en 1918 son mouvement atteindre 1.418 navires jaugeant 378.244 tonneaux. L'activité avait donc triplé. L'importation des charbons en fut cause, on put y faire face sans accroître l'étendue des quais, on s'est borné à installer de nouvelles grues qui ont permis de venir en aide au Havre et à Dieppe engorgés.

Ce tableau des améliorations et créations réalisées sous la pression des événements de guerre est forcément aride, il s'imposait cependant pour donner un tableau précis de la situation économique de la Normandie au lendemain du grand drame.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES NOMS DE LIEUX ET DES PRINCIPALES CULTURES ET INDUSTRIES

Pour faciliter les recherches, les noms des départements sont désignés par des lettres majuscules, les chapitres concernant un département sont indiqués par des chiffres romains.

Les noms de provinces, petits pays de l'ancienne France, régions naturelles et colonies sont en caractères gras.

Les chiffres gras indiquent les parties du volume plus spécialement consacrées à la description des sites ou des centres d'habitation.

Les industries et les cultures sont désignées par des lettres italiques.

Toutes les autres indications, noms de lieux, de montagnes, de pays étrangers, sont en caractères ordinaires.

Pour les départements se référer au nom de chacun d'eux, à son ordre alphabétique.

A

D

G

P

Q

TABLE DES CARTES

TABLE DES MATIÈRES

V. — En Vexin normand

VI. — L'Andelle et la forêt de Lyons

VII. — Rouen

VIII. — Le royaume d'Yvetot

IX. — Le mascaret

X. — D'Yvetot au Havre

XI. — Le Havre

XII. — Les falaises de Caux

XIII. — Dieppe et la vallée de la Scie

XIV. — De valleuse en valleuse

XV. — L'Aliermont

XVI. — Le pays de Bray

XVII. — Autour de la forêt d'Eawy

XVIII. — Eu, le Tréport et la vallée de la Bresle

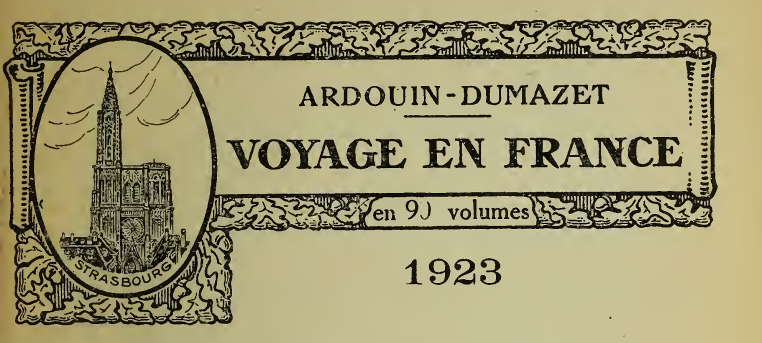
APPENDICE DES TROIS VOLUMES SUR LA NORMANDIE

I. — Les ports de la Basse-Normandie pendant la guerre

IMPRIMERIE BERGER-LEVRAULT, NANCY-PARIS-STRASBOURG

Échelle au 1/600000e.

PETITS PAYS DE LA NORMANDIE ORIENTALE



Description complète de la France, en plus de 90 volumes, dont 81, consacrés à la Province, ont paru ou sont sous presse ; les autres, consacrés à Paris, ou provenant de dédoublements après accroissement de texte, sont en préparation.

(Quatorze volumes décrivent les départements envahis pendant la guerre.)

Volumes in-12 de 300 à 500 pages, avec cartes et croquis.
Chaque volume, broché, 5 *fr.* 75. — *Élégamment relié,* 7 *fr.* 50

La Guerre n'a pas enrayé le succès du **Voyage en France.**

La Patrie devenant plus chère à ses enfants, ceux-ci ont voulu la mieux connaître, et c'est aux livres de M. Ardouin-Dumazet qu'ils ont recouru. Aucun ouvrage ne saurait leur être comparé, pour l'étendue, l'ampleur, la variété et la clarté des descriptions. C'est un véritable monument élevé à la France, œuvre de trente ans de patientes explorations, œuvre profondément personnelle accomplie sans défaillance, par un écrivain qui s'est imposé de parler seulement de ce qu'il a vu. Et il voulut tout voir.

Le **Voyage en France** sera d'autant plus précieux désormais qu'il évoque, au milieu des ruines de nos départements de l'Est et du Nord ravagés par la barbarie germanique, ce que furent ces pays si vivants et si riches. Les volumes consacrés à ces régions sont et seront conservés dans leur forme primitive pour rappeler ce qu'étaient ces régions avant l'effroyable cataclysme. L'auteur s'est borné, au fur

et à mesure des rééditions, à donner un court historique des événements qui se sont déroulés dans la partie de territoire à laquelle le volume est consacré. C'est ainsi que les principaux actes de la bataille de la Marne sont dès maintenant rappelés dans la 42e série (le Valois) et la 43e (la Brie).

Il en est de même pour les événements de guerre en Alsace et en Lorraine. L'étendue de ces pages nouvelles a amené le dédoublement des trois séries qui furent consacrées aux ***Provinces perdues,*** titre sous lequel parurent, en 1907, les volumes sur la Haute-Alsace, la Basse-Alsace et la Lorraine messine, que M. Ardouin-Dumazet avait pieusement voulu faire entrer dans le *Voyage en France.* Ces pays sont revenus à la Patrie française, ils conservent leur place dans l'ensemble, mais sous un autre titre : **Les Provinces délivrées,** et sont désormais répartis en six volumes : 48e et 60e, 49e et 61e, 50e et 62e.

Ce n'est pas la seule modification qu'ait subie notre publication. Celle-ci ressemble bien peu à ce qu'elle était au début et a dépassé pour l'étendue toutes les prévisions. Les premiers livres, en effet, étaient simplement la reproduction d'études publiées dans le journal le *Temps* et conçues sur un thème imposé par ce journal ; il s'agissait de faire un tableau de l'état économique du pays vers 1890. M. Ardouin-Dumazet, rompant avec le moule habituel, tenta de faire avant tout œuvre littéraire ; il tissa en quelque sorte les notions économiques et sociales dans des descriptions pleines de couleur et de vie, avec un sens remarquable des paysages et des intérieurs.

Cette forme nouvelle fut une révélation ; les lecteurs du grand journal parisien n'ont pas oublié le succès qu'ils firent à cette rubrique « **Voyage en France** ». La maison Berger-Levrault eut l'idée de recueillir ces études éparses et de les réunir en volumes. Sous cette présentation, le succès ne fut pas moins vif : trois éditions successives des premières séries ont été épuisées.

Les raisons qui avaient amené le directeur du *Temps* à confier ces études à M. Ardouin-Dumazet — approches du renouvellement des traités de commerce — ayant cessé, la publication fut interrompue. Les éditeurs songèrent alors à la faire poursuivre, sur un plan moins étroit que celui imposé par les nécessités du journal. Au lieu de s'appliquer à quelques régions types, le **Voyage en France** devait être désormais un tableau complet de notre pays. Les 3e et 4e séries, consacrées aux îles de l'Océan, donnaient déjà une physionomie tout autre à l'œuvre; la méthode fut poursuivie à partir des 9e et 10e séries. Dès lors, l'ouvrage prit une large envergure ; l'écrivain eut le courage et la probité de reprendre les séries jugées incomplètes. Il a refait, à vingt ans d'intervalle, l'exploration méthodique des contrées déjà parcourues ; pèlerin passionné, il les a visitées en itinéraires plus serrés et a rapporté de ces visites une abondante moisson nouvelle. Ainsi, la Bretagne, qui comprenait, au début, une partie de la 3e série et les 4e et 5e, a été dotée de trois nouveaux volumes, 51, 52 et 53 qui furent presque aussitôt réédités. Les deux premières sé-

ries ont été refondues, donnant matière à une 56e nouvelle. Les livres sur la région lyonnaise et les Alpes ont été accrus déjà d'un 57e, et des pages en préparation augmenteront de plusieurs, volumes les séries consacrées à la zone frontière de la Suisse et de l'Italie à la Méditerranée. Ces volumes figurent dans la liste qui continue cette notice et donne les sommaires de chacun.

La Provence littorale (13e série) a fourni les éléments d'une 55e série comprenant uniquement les Maures, l'Esterel et les rivages des Alpes maritimes, dont le succès a été, s'il se peut, plus éclatant. Et nos départements du Nord eux-mêmes, à qui manque parfois l'intérêt pittoresque, ont procuré la matière de trois beaux livres au lieu des deux primitifs : un 58e comprend l'Artois, le Boulonnais et les autres petits pays qui constituèrent le Pas-de-Calais.

Depuis longtemps l'auteur projetait d'accroître les pages consacrées à la Normandie (6e série). Le travail est achevé. Une 54e série était prévue, il a été publié, mais il fallut encore un volume devenu le 63e de la collection.

En dehors de ces livres nouveaux, beaucoup d'autres ont été considérablement accrus; ainsi le 27e volume (Bourbonnais et Haute-Marche) ; le 26e (Berri), le 28e (Limousin) et les rééditions en préparation : 11e, 34e, 36e, 37e, 12e, 11e, en partie dédoublés, comportent tant de pages nouvelles qu'ils constituent en grande partie des œuvres inédites que voudront posséder les lecteurs des séries primitives. La carte jointe à cette notice indique par un grisaillé tous les volumes ainsi refondus.

Pareil dédoublement avait été envisagé pour la Lorraine. Le brusque épanouissement du bassin minier de Briey et les progrès de l'industrie dans les Vosges ayant amené M. Ardouin-Dumazet à reprendre la 22e série pour la compléter, les nouveaux chapitres furent si étendus que le volume dut être divisé à son tour. Une nouvelle 22e série est uniquement consacrée au département de Meurthe-et-Moselle et à la partie de la Meuse qui comprend la Woëvre et l'ancien Luxembourg français; elle a reçu pour titre : ***Lorraine Centrale (Plateau Lorrain).***

Au département des Vosges et à la partie vosgienne de l'arrondissement de Lunéville, en Meurthe-et-Moselle, est consacrée une 59e série sous le titre *Les Vosges*. Ces deux volumes étaient écrits sur place dans les deux mois qui précédèrent la guerre. Par une sorte de prescience, l'auteur venait de parcourir à nouveau tous ces pays auxquels le grand drame allait donner une sanglante illustration.

La Guerre avait entravé la composition des trois derniers volumes consacrés à la banlieue immédiate de Paris. Ces trois séries, 64e, 65e et 66e, achèvent cette vaste description de la France que compléteront plusieurs volumes en préparation sur Paris et de nouveaux volumes provenant du dédoublement de ceux qui doivent être réédités et que l'auteur a fort accrus.

Si M. Ardouin-Dumazet, tout entier à son œuvre, n'a pas cherché à la faire connaître par la grande publicité, les distinctions ne lui ont

pas manqué. A deux reprises le **Voyage en France** a été couronné par l'Académie française. La Société des Gens de Lettres lui a accordé le prix du Président de la République à la première attribution de cette récompense. Le Touring-Club ayant à décerner pour la première fois, en 1904, un prix destiné à favoriser les voyages en France, le lui accorda. *Nul,* disait le rapporteur, *ne remplit mieux que lui les conditions indiquées par les fondateurs, et le véritable monument qu'il a élevé à notre pays le met en quelque sorte hors de pair.*

La Société nationale, aujourd'hui Académie d'Agriculture, donna, en 1904, sa médaille d'or au **Voyage en France**; le rapport s'exprimait ainsi :

Comme Arthur Young, en 1789, M. Ardouin-Dumazet sait voir et sait bien décrire ce qu'il a vu. En sa compagnie, on éprouve un plaisir extrême à parcourir toutes les provinces de la France.

L'œuvre de M. Ardouin-Dumazet est une géographie nationale, vraiment digne de ce nom, autant sous le rapport des recherches nouvelles et inattendues que de la méthode d'exposition; c'est une œuvre moderne qui constitue un des plus considérables labeurs de ce temps; le style est alerte, plein de couleur.

La Société de géographie commerciale de Paris, attribuant sa médaille de France à M. Ardouin-Dumazet, expliquait ainsi son choix :

Il y a donc encore des coins insuffisamment connus en France ? Posez cette question devant **M. Ardouin-Dumazet** *! Il vous répondra en vous montrant les volumes déjà parus de son* **Voyage en France**, *œuvre encore inachevée, sans doute; mais fallait-il attendre encore, après vingt volumes, pour récompenser l'œuvre ? Aucun de nous ne l'a pensé.*

L'auteur nous entraîne de province en province, de ville en ville, d'usine en usine. C'est un tour de France, effectué avec le compagnon le plus aimable, le plus instruit, le plus débrouillard, le plus insatiablement curieux qui se puisse imaginer. M. Ardouin-Dumazet entend étudier de près, voir, toucher, comprendre ce qu'il décrit, ce qui fait qu'une fois en possession de son sujet, il l'expose avec une aisance extrême, avec le talent de se faire lire jusqu'au bout.

La plume est alerte, sans prétention; pas de phraséologie; des monceaux de faits et de chiffres, dressés pour l'édification du lecteur par les voies les plus courtes. Pays, mœurs, production industrielle, agriculture, conditions du travail dans chaque localité, tout est passé en revue avec intelligence et sincérité. L'auteur nous appartient surtout par le côté économique et commercial. On sent que l'on a en lui sur ce terrain un guide à qui l'on peut se fier.

L'un de nous a dit que l'œuvre de M. Ardouin-Dumazet était ce qui avait été publié de plus agréable et de plus complet en ce genre sur la France, depuis le célèbre voyage d'Arthur Young, à la fin du dix-huitième siècle. Les préoccupations de l'auteur moderne sont moins exclusivement agricoles que celles de son prédécesseur, et Arthur Young

parcourait lentement nos campagnes sur une jument grise, tandis que M. Ardouin-Dumazet use de tous les moyens de locomotion.

Notre auteur a été soldat avant d'être écrivain. Franc-tireur en 1870, il combattit à Dijon, à Nuits, à Vesoul; il s'engagea en 1872 dans un régiment de ligne, passa de là aux tirailleurs algériens, forma une Société de géographie à Tlemcen, fut élu membre de la Société de géographie de Bordeaux et membre correspondant de notre Société. Il était alors caporal. Le suivre dans les nombreuses péripéties de sa carrière m'entraînerait trop loin. Il s'est fait lui-même, il a été un écrivain d'une fécondité extraordinaire, il a enfin composé une belle œuvre sur notre pays : nous lui avons donné la « médaille de France ».

Ce que la Société de géographie commerciale a pensé du **Voyage en France,** la *Société de géographie de Paris* l'avait dit en lui attribuant le prix Félix-Fournier.

M. Ardouin-Dumazet s'efforça donc de faire une étude sérieuse, très documentée et très au courant, en s'appuyant non pas seulement sur ce qui avait été écrit avant lui, mais en allant sur place, en consultant les industriels, les commerçants, les propriétaires, tous ceux, en un mot, qui étaient en état de lui fournir des renseignements vécus. On sent tout ce qu'il faut d'esprit critique et d'indépendance pour ne pas se laisser influencer, pour négliger les querelles locales, les amours-propres froissés et ne retenir de ces informations, souvent oiseuses et interminables, que le trait décisif et l'argument qui porte. Ce n'est plus ici le sec et fastidieux résumé d'un auteur qui abrège les documents officiels, c'est l'impartial exposé d'efforts personnels encore tout vibrants de la lutte, et cela donne au style, avec une trame solide, une intensité de vie, une propriété d'expression qui sont la caractéristique même de cet ouvrage.

Le supplément du *Nouveau Larousse illustré*, dans les colonnes consacrées à la France, disait du **Voyage en France** :

Il constitue un tableau magistral du sol français, de ses beautés naturelles, de ses richesses et du développement de son industrie. Ce n'est ni un guide à travers la France, ni un livre de pure géographie, mais un ouvrage d'une lecture attrayante, intéressant pour les lettrés.

Parmi les autres distinctions accordées au **Voyage en France** il faut signaler encore la médaille de la Société de géographie de Marseille pour les séries 12 et 13, « constituant le meilleur ouvrage sur la Provence ».

SOMMAIRES DES VOLUMES :

Voici les sommaires des 86 volumes parus, sous presse ou en préparation :

1er Volume : **MORVAN, VAL DE LOIRE ET SOLOGNE** (5e édition très accrue). Le flottage en Morvan — à travers le Morvan — les bûche-

rons du Nivernais — au pays des nourrices — les Vaux d'Yonne — les Vaux de la Nièvre et Guérigny — le Nivernais pastoral : les Amognes — le Nivernais pastoral : le Bazois — la vallée inférieure de l'Aron — le val de Loire et Nevers — du Donziois au Val de Loire — la Puisaye — Briare et Gien — le Gâtinais orléanais — en Gâtinais français — le safran en Gâtinais — Orléans — le Val de Loire orléanais — la Sologne — paysages solognots — les colons de Sologne — la Sologne berrichonne. — 420 pages et 20 cartes.

2e Volume : **BEAUCE, PERCHE ET MAINE** (3e édition très accrue). — Les champs de bataille de la Beauce — la Beauce chartraine — la Beauce dunoise — le Perche-Gouët — le Perche aux bons chevaux — le Percheron en Amérique — le grand Perche — la foire aux chevaux de Longny — le Saosnois — le Mans et la haute Sarthe — la Sarthe et les Alpes mancelles — la Champagne mancelle — du Belinois à la Braye — de la Charnie aux Coëvrons — le Désert du Maine — Laval et Port-du-Salut — Mayenne et la Rivière — chez les Chouans — les mines d'or dans la Mayenne — de la Mayenne à l'Ernée — le petit Maine et le Passais — la Mayenne angevine — en Craonnais. — 400 pages avec 25 cartes.

Voir aussi le 56e volume : Les Châteaux de la Loire.

(*Ces deux volumes ont été couronnés par l'*Académie française, *dès leur apparition ; les 23 suivants ont obtenu une nouvelle et haute récompense.*)

3e Volume : **BRETAGNE I : LES ILES DE L'ATLANTIQUE** (3e édition complétée). — *D'Arcachon* (*île aux Oiseaux*) *à Belle-Isle.* — L'île aux Oiseaux — la presqu'île d'Arvert et les îles de Marennes — l'île d'Oleron — le nord de l'île d'Oleron — la côte sauvage d'Oleron — au sud d'Oleron — après vingt ans — île d'Aix — île Madame et Brouage — île de Ré — le Fier d'Ars — le chemin de fer de l'île de Ré — l'île d'Yeu — dans la Fouras d'Yeu — île de Noirmoutier — de l'île de Bouin à Saint-Nazaire — archipel de la Grande-Brière — île Dumet et la presqu'île du Croisic — Belle-Isle-en-Mer — le Palais — à travers Belle-Isle. — 318 pages avec 13 cartes et 4 cartes hors texte.

4e Volume : **BRETAGNE II : LES ILES DE L'ATLANTIQUE** (3e édition). — *D'Hoëdic à Ouessant.* — Ile d'Houat — la charte des îles bretonnes — île d'Hoëdic — le Morbihan et la presqu'île de Rhuys — île aux Moines — petites îles du Morbihan — îles d'Ars et d'Ilur — île de Groix — île Chevalier et île Tudy — archipel des Glénans — la ville close de Concarneau — île de Sein — île de Molène et îlots de l'archipel d'Ouessant — l'île d'Ouessant — îles de la rade de Brest — Brest et le « Borda » — la pointe de Penmarc'h. — 376 pages avec 27 cartes.

5e VOLUME : **BRETAGNE III** (4e édition accrue et transformée). — *Haute-Bretagne intérieure.* — Rennes — l'université agricole de Rennes — Vitré et le Vendelais — Fougères et le Désert — le Couesnon et le pays de Coglès — de l'Ille à la Rance — entre la Rance et le Meu — autour de Châteaubriant — de l'Erdre à la Vilaine — la forêt de Brocéliande — les lacs de l'Erdre — Grand-Jouan et la Meilleraye — d'Ancenis à Clisson — le lac de Grand-Lieu — du Sillon de Bretagne aux landes de Lanvaux — autour des landes de Lanvaux — en Porhoët — en Penthièvre — du Turnet-Gouët en Porhoët — aux sources de l'Oust et du Gouët — le Méné. — 422 pages avec 21 cartes et une carte hors texte.

Le littoral est décrit dans les volumes 51 et 52 ; la Basse-Bretagne dans le 53e volume.

6e VOLUME : **NORMANDIE I : NORMANDIE OCCIDENTALE** (Dédoublement de la 6e série primitive très accrue). *Avranchin, Cotentin, Bessin, Bocage.* — En Avranchin — une ville de chaudronniers — la Suisse normande — des Vaux-de-Vire aux landes de Lessay — la côte de la Déroute — le Penesme et le duché de Coigny — du Penesme au val de Saire — Cherbourg et la Hague — Bayeux et le Bessin — de l'Hiémois à l'Houlme — région industrielle de Flers — du Passais au Bocage — Bocage Normand. — 300 pages avec 23 cartes.

Les éditions primitives de la 6e série, dont il reste quelques exemplaires, comprennent toute la Normandie.

La **NORMANDIE CENTRALE** (54e volume) et la **NORMANDIE ORIENTALE (HAUTE-NORMANDIE)** [63e volume] figurent plus loin à leur ordre.

7e VOLUME : **LA RÉGION LYONNAISE** (3e édition très accrue). — Le Mont-d'Or lyonnais — entrée à Lyon par la Saône — le paysage lyonnais — rôle social de Lyon — la presqu'île lyonnaise — la rive droite de la Saône — la Croix-Rousse — les Brotteaux et la Guillotière — Lyon industriel et commercial — le camp retranché de Lyon — des Balmes viennoises à la Bourbre — la plaine du Dauphiné — Vienne — de la Côte-Rôtie au Mont Pilat — l'Yzeron et le Garon — les monts du Lyonnais : I. De Givors à Chazelles — les monts du Lyonnais : II. Entre l'Yzeron et la Brévenne — la vallée de la Brévenne — les monts de Tarare — le col des Sauvages et Amplepuis — Thizy et Cours — la haute vallée d'Azergues — autour du Saint-Rigaud — la plus belle lieue de France — le Bas-Beaujolais viticole — le Haut-Beaujolais viticole — Beaujeu, Belleville et la foire de Montmerle — Ars et Trévoux — en Dombes — de Bourg en Valbonne. — 582 pages avec 30 cartes.

8e VOLUME : **RÉGION DU HAUT-RHONE : LE RHONE, DU LÉMAN A LA MER** (3e édition très accrue). — La Hollande en Dauphiné — l'isle

de Crémieu — le Rhône en Bas-Bugey — l'Albarine et la cluse des Hôpitaux — du Bugey en Revermont — la cluse de Nantua — une ruche industrielle : Oyonnax — la Bienne et Saint-Claude — la Valserine et la perte du Rhône — le pays de Gex — le Valromey — les lacs du Bas-Bugey — de Pierre-Châtel au Mont-du-Chat — le Guiers et le lac d'Aiguebelette — Chambéry et Aix-les-Bains — le lac d'Annecy — Albertville et l'Arly — les horlogers de Cluses — la vallée de Thônes et la vallée des Dornes — de Semine en Bornes — le Rhône de Bellegarde à Seyssel — les défilés de Pierre-Châtel — Villebois et le « sault » du Rhône — le Rhône de Lyon à Valence — le Rhône de Valence à la Mer — en Camargue : les Saintes-Maries-de-la-Mer — en Camargue : le vignoble et les troupeaux. — 505 pages avec 34 cartes.

9e Volume : **GRAISIVAUDAN ET OISANS** (3e édition refondue). — Le lac de Paladru et la Fure — du Rhône aux Terres-Froides — la Bièvre et la Valloire — Voiron — le Massif de la Grande-Chartreuse — Grenoble — l'industrie grenobloise — de Grenoble à la Mure — la Mateysine et Vizille — Uriage, le Pont-de-Claix — les gorges de la Romanche — en Oisans — en Graisivaudan (rive gauche) — d'Allevard en Graisivaudan occidental — le Bas-Graisivaudan — la grande Noyeraie — les Quatre-Montagnes — Saint-Marcellin et le Royannais — Saint-Antoine et le plateau de Chambaran — de Chambaran au Plateau Viennois. — 396 pages avec 25 cartes.

Voir aussi le 57e volume : Bas-Dauphiné, Comtat-Venaissin.

10e Volume : **LES ALPES, DU LÉMAN A LA DURANCE.** — Les chasseurs alpins — en Tarentaise — en Maurienne — dans les Bauges — le Genevois — le Léman français — du Faucigny en Chablais — des Dranses au Mont-Blanc — les alpages de Roselend — le poste des Chapieux — la redoute ruinée du petit Saint-Bernard — au mont Iseran — au pied du mont Cenis — une caravane militaire — le Briançonnais — du mont Genèvre au val de Névache — en Vallouise — le Queyras — les Barcelonnettes au Mexique — les défenses de l'Ubaye — Embrun et Gap — du Champsaur en Valgodemard — en Dévoluy — du Trièves en Valbonnais. — 374 pages avec 26 cartes.

Ce volume sera complété et dédoublé pour fournir en partie le texte du 80e.

11e Volume : **FOREZ, VIVARAIS, TRICASTIN ET COMTAT-VENAISSIN.** — La vallée du Gier — lacets et cuirasses — les armuriers de Saint-Étienne — rubaniers et cyclopes — le pays des serruriers — la vallée de l'Ondaine — Annonay et la Déôme — le Meygal — la Genève du Vivarais — du Rhône aux Boutières — sous les mûriers de Privas — de Viviers à Vals — le Pradel et le Teil — en Tricastin — l'enclave de Valréas et les Baronnies — les dentelles de Gigondas — le Pont-Saint-

Esprit — la principauté d'Orange — Carpentras — au mont Ventoux — en Avignon — la fontaine de Vaucluse — les melons de Cavaillon. — 362 pages avec 25 cartes.

Une partie de ce volume est passée au 57e. Les passages détachés seront remplacés dans une future réédition par de nouveaux et importants chapitres sur les Cévennes.

12e Volume : **ALPES DE PROVENCE ET ALPES MARITIMES.** — Au pays de Tartarin — la foire de Beaucaire — Uzès et le pont du Gard — les huiles de Salon — Noël chez Mistral — le félibrige et Saint-Remy-de-Provence — des Alpilles en Arles — d'Arles en Crau — au pied du Luberon — les pénitents des Mées — la vallée du Buech — de Gap à Digne — les brignoles de Barrême — les amandiers de Valensole — les faïences de Moustiers — le plateau du Var — Aix-en-Provence — les champs de Pourrières — du Carami à l'Argens — de Draguignan à Grasse — les parfums de Grasse — de Menton aux Mille-Fourches — la Vésubie — la Tinée — les gorges du Var — du Var à l'Ubaye. — 382 pages, 30 cartes, dont celle des Alpes hors texte.

Ce volume, qui doit recevoir d'importantes additions, sera ultérieurement augmenté et divisé en deux parties : 12e Petites Alpes de Provence ; 81e Grandes Alpes de Provence.

13e Volume : **LA PROVENCE MARITIME** (2e édition de l'ancienne 13e série dédoublée par le 55e volume : Côte-d'Azur). — *Région marseillaise.* — Aux bouches du Rhône — la petite mer de Berre — les bourdigues de Caronte — la côte occidentale de la petite mer — le massif de l'Estaque — le canal de Marseille au Rhône — de Roquefavour au Pilon-du-Roi — les mines de Fuveau — les câpriers de Roquevaire — à travers Marseille — les ports de Marseille — du vieux Marseille aux Cabanons — de la Ciotat aux Calanques — Toulon — la rade de Toulon — la batterie des Hommes sans peur — l'archipel des Embiez, les gorges d'Ollioules — les cerisaies de Solliès-Pont — Hyères et les Maurettes — les Isles d'Or : Giens et Porquerolles — les Isles d'Or : Bagau, Port-Cros et le Levant — des Maures à Saint-Tropez — traversée nocturne des Maures — du Gapeau à la Sainte-Baume — de la Sainte-Baume à l'Huveaune. — 419 pages avec 27 cartes.

La Côte d'Azur est décrite dans le 55e volume.

Ces deux volumes (12 et 13) et le 55e ont obtenu la médaille de la Société de géographie de Marseille décernée à l'auteur du meilleur ouvrage sur la Provence.

14e Volume : **LA CORSE** (3e édition). — La Balagne — Calvi et la Balagne déserte — la Tartagine et Corté — de Tavignano à Pentica — la Gravone et Ajaccio — autour d'Ajaccio — la Cinarca — une colonie grecque — les cédratiers des calanches — une vallée travailleuse (Porto) — dans la forêt corse — le Niolo — les gorges du Golo —

Mariana et la Casinca — la Castagniccia — autour de Bastia — le cap Corse — de Marseille à Sartène — les bouches de Bonifacio — une vendetta (Porto-Vecchio) — le Fiumorbo — un essai de grande culture — l'immigration lucquoise — la vallée du Tavignano — l'avenir de la Corse. — 320 pages avec 27 cartes ou croquis, 7 vues et une planche hors texte.

15e Volume : **LES CHARENTES ET LA PLAINE POITEVINE.** — Le pays d'Angoumois — les papiers d'Angoulême — au pays des colporteurs — les merveilles de la Braconne — les sources de la Touvre — une usine nationale : Ruelle — de la Charente au Né — la Champagne de Cognac — le vignoble de Cognac — la fabrication du cognac — les Pays-Bas de Jarnac — dans les Fins-Bois — le Confolentais — de la Tardoire à la Dronne — la double Saintongeaise — la Charente maritime (de Saintes à Rochefort) — la Rochelle — les vignes et les laiteries de l'Aunis — les bouchots à moules — Niort et la plaine poitevine — l'école militaire de Saint-Maixent — les protestants du Poitou — les mulets de Melle. — 385 pages avec 26 cartes.

16e Volume : **DE VENDÉE EN BEAUCE.** — La vallée de la Vonne à Sanxay — de Lusignan à Poitiers — les armes blanches de Châtellerault — en Mirebalais — Oiron et Thouars — la Vendée historique — les Alpes vendéennes — le Bocage vendéen — la forêt de Vouvant — les marais de la Sèvre niortaise — le Marais vendéen — Luçon et son marais — l'estuaire du Lay — la Vendée moderne — le pays d'Olonne — de la Loire à la Vie — de Bressuire en Gâtine — le Thouet et l'école de Saumur — au pays de Rabelais — de Tours au pays de Ronsard — la Beauce dunoise et Blois — les champs de bataille de la Beauce — la Beauce chartraine — Perche-Gouët, Thimerais et Drouais. — 388 pages avec 30 cartes.

Ce volume doit être profondément modifié par suite du passage de plusieurs chapitres aux 56e, 2e et 54e. D'autres chapitres remplaceront ceux qui furent ainsi distraits des éditions primitives. Le 16e volume ne comprendra que le Haut Poitou, un 79e sera consacré à la Vendée.

17e Volume : **LITTORAL DU PAYS DE CAUX, VEXIN, BASSE-PICARDIE.** — Les falaises de Caux — Dieppe et la vallée de la Scie — de valleuse en valleuse — l'Aliermont — le pays de Bray — en Vexin — les tabletiers de Méru — les éventaillistes au village — le pays de Thelle — Beauvais — les opticiens du Thérain — la vallée dorée — de la Brèche à la Noye — les tourbières de Picardie — Amiens — dans les hortillonnages — les bonnetiers du Santerre — pendant les manœuvres — l'Amiénois et la vallée de la Bresle — les dernières falaises — les serruriers du Vimeu — d'Escarbotin à la baie de Somme. — 398 pages avec 24 cartes.

Annexe : **LE VERMANDOIS ET LA BATAILLE DE LA SOMME.**

La prochaine réédition de ce volume aura pour seul titre : Picardie, 1re partie ; Amiénois et Santerre ; plusieurs chapitres passeront au 82e volume.

18e VOLUME : **LA FLANDRE.** — Le vieux Lille — le nouveau Lille — l'industrie lilloise — mœurs lilloises — Roubaix et Tourcoing — Roubaix et ses satellites — Tourcoing et le Ferrain — les villes industrielles de la Lys — le val de Lys — petits pays de la Flandre wallonne — la Flandre guerrière — Bailleul et ses dentellières — la Flandre flamingante — les monts de Flandre — les Moëres — Dunkerque et son port — la pêche à Islande — Fort-Mardyck et Gravelines — dans les wateringues. — 372 pages avec 21 cartes.

19e VOLUME : **HAINAUT ET CAMBRÉSIS.** — Douai et l'Escrebieux — de la Scarpe à Orchies — l'agriculture dans le Nord — de la Scarpe à l'Escaut — Valenciennes — le pays noir d'Anzin — en Ostrevent — Cambrai et le Cambrésis — la plus grande sucrerie du monde — la source de l'Escaut — Caudry et le canton de Clary — la vallée de la Selle — la forêt de Mormal — la vallée de la Sambre — aux champs de Malplaquet — le rayon industriel de Maubeuge — de la Sambre à la Solre — de la Solre à l'Elpe-Majeure — les fagnes de Sains — Fourmies — la trouée de l'Oise. — 390 pages avec 29 cartes.

Voir aussi le 58e volume : Boulonnais et Artois.

20e VOLUME : **HAUTE-PICARDIE, CHAMPAGNE RÉMOISE ET ARDENNES.** — En Noyonnais — en Soissonnais — en Laonnais — les vanniers de la Thiérache — le familistère de Guise — la vallée de l'Oise et Saint-Gobain — Coucy et le Tardenois — Reims — Épernay et le vignoble d'Ay — la Montagne de Reims et ses vins — le camp de Châlons — les Champs catalauniques — le Rethelois et le Porcien — entrée dans l'Ardenne — le royaume de la quincaillerie — la principauté de Château-Regnault — les Dames de Meuse — les Givets — Rocroi et le cheval ardennais — le champ de bataille de Sedan — Sedan industriel et ses annexes — de l'Argonne en Champagne Pouilleuse — la héronnière du Grand-Écury — Vertus et le mont Aimé. — 401 pages, 22 cartes.

Ce volume sera ultérieurement dédoublé en 20e : Champagne des vins et Champagne Pouilleuse : l'autre partie deviendra 85e volume.

21e VOLUME : **HAUTE-CHAMPAGNE, BASSE-LORRAINE.** — La Brie champenoise — la Champagne Pouilleuse — le Perthois et le Der — le val de l'Aube — le pays de Morvois — les bonnetiers de Troyes — le pays d'Othe — De Troyes à Clairvaux — en Bassigny — les couteliers de Nogent-le-Roi — la montagne d'Auberive — le plateau de Langres — du Bassigny en Ornois — le Vallage — la métallurgie en Champagne — en Barrois — le Blois, la Voide et le pays des Vaux — les opticiens de Ligny — Valmy et le Dormois — les défilés de l'Argonne — Varennes, le Clermontois et les Islettes — le Verdunois — Domremy et Vaucouleurs — les côtes de Meuse. — 419 pages avec 27 cartes.

Ce volume et le suivant ont fourni les éléments d'un 84e volume.

22e VOLUME : **LORRAINE CENTRALE.** — Le Luxembourg français — entre la Chiers et l'Orne lorraine — Longuyon et Longwy — à travers le bassin de Longwy — le Jarnisy et le bassin de Briey — la découverte du bassin de Briey — à travers le bassin de Briey : région de la Mance — à travers le bassin de Briey : régions de l'Orne et de Landres — la Woëvre — l'agriculture en Woëvre — du Rupt de Mad à la Moselle — la métallurgie et le bassin minier de Nancy — Nancy — les industries nancéiennes — retour à Nancy (1904-1914) — l'école forestière — Toul et le pays de Haye — de Toul à Thiaucourt ; le vignoble lorrain — le Vermois, le Saulnois et Lunéville — le Xaintois — de Roville à Gerbéviller. — 349 pages avec 18 cartes et 2 cartes hors texte.

Les réimpressions de ces 6 volumes (17 à 22) auront chacune un supplément consacré aux événements de guerre survenus de 1914 à 1918 sur le territoire décrit.

23e VOLUME : **PLAINE COMTOISE ET JURA.** — Les vanniers de Fays-Billot — le bailliage d'Amont — la Saône franc-comtoise — la vallée de l'Ognon — les Vosges comtoises — Besançon et ses horlogers — le couloir du Doubs — le pays de Montbéliard — Belfort et le Sundgau — Beaucourt et ses satellites — le Lomont — les fruitières jurassiennes — les sources de la Loue — le lac de Chaillexon — le Saugeais et le Baroichage — le lac de Saint-Point — de Champagnole au val de Miéges — l'Écosse du Jura — Morez — la vallée des Dappes et la Faucille — le Pays de Gex — les lapidaires de Septmoncel et de Saint-Claude — Clairvaux et le Grandvaux — la Moyenne-Montagne. — 423 pages avec 25 cartes.

24e VOLUME : **HAUTE-BOURGOGNE.** — Dijon — dans les houblonnières — les pays bas de Bourgogne — le vignoble de la Côte-d'Or — la côte dijonnaise — la côte Nuits et Cîtaux — Beaune et sa côte — le finage et Dôle — la forêt de Chaux et le Val d'Amour — le Bon-Pays — Chalon-sur-Saône et la Bresse chalonnaise — Bresse bressane et Revermont — la Bresse louhannaise — la côte mâconnaise — au long de la Saône — de Royaume en Empire — au pays de Lamartine — la côte chalonnaise et Cluny — des Grosnes au Sornin — en Brionnais — Charolais et Combrailles — la Loire bourguignonne. — 399 pages avec 30 cartes.

25e VOLUME : **BASSE-BOURGOGNE ET SÉNONAIS.** — Le seuil de Longpendu — la vallée de la céramique — le Creusot — Bibracte et Autun — le pays de l'huile — le Morvan bourguignon — en Auxois — autour d'Alésia — le vignoble des Riceys et l'Ource — Châtillonnais et Duesmois — aux sources de la Seine — l'Avallonnais — la Cure et l'Yonne — en Auxerrois — le Tonnerrois — en Sénonais — la Puisaye — de l'Oreuse à l'Orvanne — le pays d'Othe — le Tholon et l'Ouanne. — 367 pages avec 24 cartes

26e Volume : **BERRY ET POITOU ORIENTAL** (2e édition complétée). — Le Sancerrois et la Forêt — les Forêtins — Bourges — le camp d'Avord et la Septaine — le canal du Berry — du Cher à l'Arnon — Au centre mathématique de la France — porcelainiers et forgerons du Berry — Issoudun et Châteauroux — la Champagne berrichonne — la vallée du Nahon — les moutons du Berry — la basse vallée de l'Indre — en Brenne — de la Claise à la Creuse — de Touraine en Acadie — les carrières du Poitou — la Beauce montmorillonnaise — entrée en Boischaut — les lingères d'Argenton — le pays de George Sand — la Creuse et la Gargilesse — la châtaigneraie berrichonne — 391 pages avec 28 cartes.

27e Volume : **BOURBONNAIS ET HAUTE-MARCHE** (2e édition complétée). — Du Nivernais en Bourbonnais — autour de Moulins — la Sologne bourbonnaise — la vallée de la Besbre — les monts de la Madeleine — Vichy et Cusset — la Limagne bourbonnaise — le berceau des Bourbons — Souvigny, les côtes Matras et la Sioule — de la Sioule à la Bouble — les houillères de Commentry — la forêt de Tronçais et Montluçon — un tour en Berry — entrée dans la Marche — Guéret et les deux Creuses — les maçons de la Creuse — la tapisserie d'Aubusson — au long de la Creuse — les Trois-Cornes et la Sedelle — aux sources de la Gartempe — du Taurion à la Maulde — le plateau de Gentioux. — 383 pages avec 17 cartes.

28e Volume : **LIMOUSIN** (2e édition très accrue). — La Basse-Marche — les montagnes de Blond — les monts d'Ambazac — Limoges — émaux et porcelaines — autour de Limoges — Saint-Junien et ses gantiers — entre Poitou et Périgord — la Chine du Limousin — la haute Vallée de la Vienne — Treignac et les Monédières — Meymac et Ussel — le plateau de Millevaches — la Corrèze et Tulle — les châteaux d'Uzerche — ardoises et primeurs — Ségur et l'Auvézère — de Pompadour à la Vézère — Brive-la-Gaillarde — Noailles et Turenne — la Dordogne limousine — entre Argentat et Tulle — les chemins de fer électriques de la Haute-Vienne — Vézère, Corrèze et Dordogne — la Dordogne et la Luzège. — 426 pages avec 24 cartes.

29e Volume : **BORDELAIS ET PÉRIGORD** (2e édition complétée). — Le Libournais — les vins de Bordeaux — Bordeaux — l'activité bordelaise — navigation sur la Gironde — le Médoc des grands vins — les landes du Médoc — la pointe de Grave — la Gironde saintongeaise — Blayais et Bourgeais — le Saint-Émilionnais — l'Entre-Deux-Mers — les Graves de la Garonne — la Double — autour de Bergerac — Entre la Dronne et la Nizonne — Périgueux et le Périgord Blanc — truffes et trufficulture — le pays du père Bugeaud — le Nontronnais et Brantôme — Nos aïeux préhistoriques — en Sarladais — le Périgord noir. — 423 pages avec 31 cartes.

CARTE D'ENSEMBLE DES VOLUMES DU *VOYAGE EN*

1. Morvan. Val de Loire et Sologne.
2. Beauce, Perche et Maine.
3. Bretagne : I. Les Iles de l'Atlantique : I. *De la Loire à Belle-Isle.*
4. Bretagne : II. Les Iles de l'Atlantique : II. *D'Hoëdic à Ouessant.*
5. Bretagne : III. Haute-Bretagne intérieure.
6. Normandie : I. *Occidentale.*
7. La Région lyonnaise.
8. La Région du Haut-Rhône : *Le Rhône, du Léman à la mer.*
9. Dauphiné : Graisivaudan et Oisans.
10. Les Alpes, du Léman à la Durance.
11. Forez, Vivarais, Tricastin, Comtat-Venaissin.
12. Alpes de Provence et Alpes-Maritimes.
13. Provence maritime : *Région marseillaise.*
14. La Corse.
15. Les Charentes et la Plaine Poitevine.
16. De Vendée en Beauce.
17. Littoral du pays de Caux, Vexin, Basse-Picardie.
18. Nord : I. *Flandre.*
19. Nord : II. *Hainaut et Cambrésis.*
20. Haute-Picardie, Champagne rémoise et Ardennes.
21. Haute-Champagne, Basse-Lorraine.
22. Plateau lorrain et Vosges.
23. Plaine Comtoise et Jura.
24. Haute-Bourgogne.
25. Basse-Bourgogne et Senonais.
26. Berry et Poitou oriental.
27. Bourbonnais et Haute-Marche.
28. Limousin.
29. Bordelais et Périgord.
30. Gascogne.
31. Agenais, Lomagne et Bas-Quercy.
32. Haut-Quercy et Haute-Auvergne.
33. Basse-Auvergne.
34. Velay, Vivarais méridional.
35. Rouergue et Albigeois.
36. Cévennes méridionales.
37. Golfe du Lion.
38. Le Haut-Languedoc.
39. Pyrénées orientales.
40. Pyrénées centrales. I.
41. Pyrénées occidentales.

RÉGION PARISIENNE :

42. — I. *Nord-Est :* Le Valois.
43. — II. *Est :* La Brie.
44. — III. *Sud :* Gâtinais français et Haute-Beauce.
45. — IV. *Sud-Ouest :* Versailles et le Hurepoix.
46. — V. *Nord-Ouest :* La Seine de Paris à la mer. Parisis et Vexin français.
47. — VI. *Ouest :* L'Yveline et le Mantois.

LES PROVINCES DÉLIVRÉES :

48 et 60. — Haute-Alsace.
49 et 61. — Basse-Alsace.
50 et 62. — Lorraine.

Bretagne :

51. — IV. *Littoral breton de l'Atlantique.*
52. — V. *Iles et littoral de la Manche.*
53. — VI. *Basse-Bretagne intérieure.*
54. Normandie : II. *Centrale.*
55. La Côte d'Azur. I.

56. Touraine et Anjou (*Les châteaux de la Loire*).
57. Bas-Dauphiné, Comtat-Venaissin.
58. Nord : III. *Boulonnais et Artois.*
59. Les Vosges.
63. Normandie : III. *Orientale.*

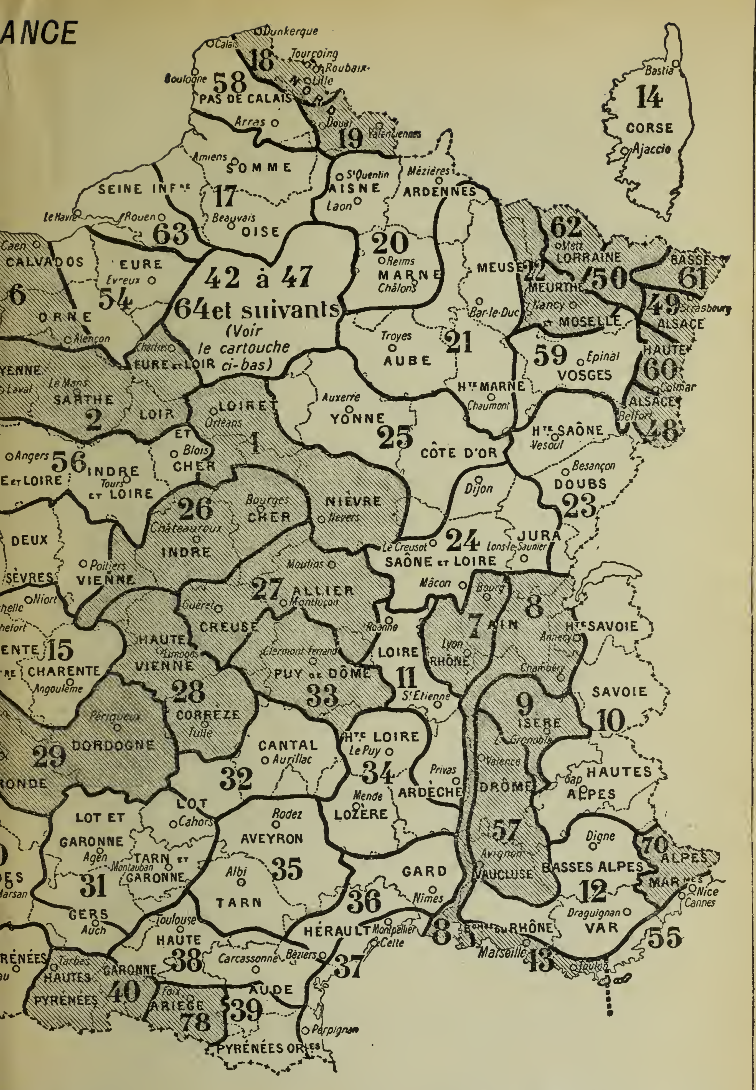
Banlieue Parisienne :

64. — I. *Sud-Est et Est.*
65. — II. *Nord et Nord-Est.*
66. — III. *Ouest et Sud-Ouest.*
67. Haute-Beauce.
70. La Côte d'Azur : II.
78. Pyrénées centrales : II.

Région Parisienne

68. Le Manto
77. Gévaudan
79. La Vendé
86 et suivants :

ANCE



es en préparation :

(Les volumes présentés avec des hachures sont ceux qui ont déjà été refondus ou profondément modifiés.)

s.

30e VOLUME (2e édition, sous presse) : **LES LANDES.** — La conquête des Landes — les landes de Bordeaux — autour du bassin d'Arcachon — Arcachon et les dunes — le Captalat de Buch — le pays d'Albret — le Marsan et le Gabardan — de la Midouze à la Legre — Le pays de Born — les lièges du Maretin — de Dax au Vieux Baucau — Cap-Breton et la Maremne.

Ce volume va être dédoublé pour former un 71e.

31e VOLUME : **AGENAIS, LOMAGNE ET BAS-QUERCY.** — La plaine de la Garonne — la vallée du Drot — les landes de Lot-et-Garonne — la capitale du Béarnais — les bouchonniers de Mézin — Lomagne, Gaure et Fezenzaguet — le Fezensac et l'Eauzan — le Condomois — le pays des prunes — les petits pois de Villeneuve — le Haut-Agenais — Agen et ses campagnes — le Bas-Quercy — Lomagne et Rivière-Verdun — la rivière montalbanaise — les chapeaux de paille du Quercy — les gorges de l'Aveyron — les cingles du Lot — le causse de Limogne — le Lot entre Rouergue et Quercy. — 352 pages avec 22 cartes.

Ce volume dédoublé donne la matière des volumes 71 et 72e.

32e VOLUME : **HAUTE-AUVERGNE.** — Les gorges de la Cère et Aurillac — la Châtaigneraie — Campuac et Viadène — dans l'Aubrac — en Carladès — Saint-Flour et la Planèze — Luguet et Cézallier — le Féniers et l'Artense — du sommet du puy Mary — les bœufs de Salers. — 328 pages avec 21 cartes.

Une partie du 32e volume primitif passe au 72e volume.

33e VOLUME : **BASSE-AUVERGNE** (2e édition complétée). — Combrailles d'Auvergne et Franc-Alleu — les houillères de la Combrailles — la Limagne — le puy de la Poix — Clermont-Ferrand — de Montferrand au puy de Dôme — dans les monts Dômes — le mont Dore — le camp de Bourg-Lastic — les orgues de Bort — le puy de Sancy et les lacs d'Auvergne — du mont Dore à l'Allier — du Velay à la Margeride — de Brioude à Issoire — Gergovie — de l'Allier à la Dore — les couteliers de Thiers — en Livradois — du Livradois en Forez — du Cher à la Sioule. — 377 pages avec 26 cartes.

34e VOLUME : **VELAY, VIVARAIS MÉRIDIONAL, GÉVAUDAN.** — Le Lignon-Vellave — le pays d'Emblavès et le Puy — la dentelle du Puy — Polignac et le volcan du Bar — le mont Mézenc — à la source de la Loire — le lac d'Issarlès — le lac du Bouchet — entrée en pays cévenol — de la Cère à l'Ardèche — au long de l'Ardèche — ascension du mont Lozère — Mende et le Gévaudan — le plateau de la Margeride — le palais du roi — le causse de Sauveterre — les gorges du

Tarn — autour du causse Méjean — entre causses et Cévennes — Bramabiau et l'Aigoual. — 397 pages avec 27 cartes.

La prochaine réédition sera profondément remaniée et donnera les éléments d'un 77e volume actuellement sous presse.

35e Volume : **ROUERGUE ET ALBIGEOIS.** — La Basse-Marche du Rouergue — le bassin de Decazeville — la montagne qui brûle — Rodez et le causse du Comtal — Espalion et le causse de Bozouls — le causse de Séverac — Millau — les brebis du Larzac — à travers le Larzac — les caves de Roquefort — le rougier de Camarès — à travers le Ségala — entrée en Albigeois — le pays de Cocagne — Carmaux et ses mines — entre Tarn et Dadou — les vins de Gaillac — Castres et son causse — une page d'histoire industrielle — Mazamet, la Montagne-Noire et le Thoré. — 359 pages avec 22 cartes.

Ce volume mis à jour sera dédoublé pour un 73e.

36e Volume : **CÉVENNES MÉRIDIONALES.** — La Gardonnenque — le bassin d'Alais — le Guidon du Bouquet — entre Uzès et Anduze — la Satendrenque — le Gardon de Mialet — la Vallée française — Bramabiau et l'Aigoual — la haute vallée de l'Hérault — la vallée de la Dourbie — de l'Hérault au Vidourle — Sommières et le Salavès — les gorges de Saint-Guilhem — la vallée de la Lergue — Villeneuvette et Bédarieux — l'Escandorgue et l'Espinouze — la Vernazobres et la Cesse — en Minervois. — 331 pages avec 26 cartes.

Une nouvelle édition très accrue donnera matière au 74e volume.

37e Volume : **GOLFE DU LION.** — Nîmes — le Nemauzès — les mazets des Garrigues — aux bords du petit Rhône — Aiguesmortes — le vignoble des Sables — la Vaunage et la Vidourlenque — Montpellier — la cité morte de Maguelonne — Cette — Agde et l'étang de Thau — le fleuve Hérault — Béziers et le Biterrois — Narbonne — le lac Rubrensis — La Nouvelle et Leucate — Rivesaltes et la Salanque — les jardins de Perpignan — au pied des Albères — Port-Vendres et Banyuls. — 355 pages avec 24 cartes.

38e Volume : **LE HAUT-LANGUEDOC.** — Le Sidobre et Lacaune — les monts de Lacaune et l'Espinouze — du Saumail en Cabardès — de Saint-Papoul à Sorèze — les rigoles du canal du Midi — en Lauraguais — Carcassonne et le Carcassés — dans les Corbières — le Fenouillèdes — les défilés de Pierre-Lis — le Razès — le Kercorbis — le Mirepoix — de l'Ariège à la Garonne — Toulouse — le pays Toulousain — en Bas-Comminges et Nébouzan. — 331 pages avec 20 cartes.

Ce volume, qui sera très transformé, fournira en partie la matière du 75e.

39e Volume : PYRÉNÉES ORIENTALES. — Le bas Vallespir — les noisetières de Céret — le haut Vallespir — le Conflent — de Conflent en Roussillon — le Fenouillet — le pays de Sault — le Donézan — le Capcir — la Cerdagne française — l'enclave de Livia et la Soulane — la vallée de Carol — Foix et la Barguillère — le Sabarthès — la mine aux mineurs de Rancié : le passé — la mine aux mineurs de Rancié : le présent — le Sérou et le Plantaurel. — 343 pages avec 25 cartes.

Volume qui fournit en partie le texte du 75e.

40e Volume : PYRÉNÉES, 2e partie : PARTIE CENTRALE. I. — Bigorre et les Quatre-Vallées — Tarbes — le cheval de Tarbes — le pays de Rustan — dans les Quatre-Vallées — Magnoac, Neste et Barousse — la vallée d'Aure — les réservoirs de la Neste — l'Adour et Bagnères-de-Bigorre — Vaussenat et Nansouty — au pic du Midi de Bigorre — de l'Adour au Gave — Lourdes et le Lavedan — les sept vallées du Lavedan — la vallée de Saint-Savin (Cauterets) — la vallée de Barèges — 261 pages avec 14 cartes ou croquis et une carte hors texte.

Volume fournissant en partie le texte du 78e.

41e Volume : PYRÉNÉES OCCIDENTALES. — La barre de l'Adour — la côte des Basques — la Bidassoa et le peuple Basque — le pays de Labourd — Hasparren et l'Arberoue — la Basse-Navarre — une pointe dans le Val-Carlos — le bas Adour et le pays de Bidache — de Mixe en Baïgorry — la Soule — la vallée de Barétous — Oloron et ses gaves — la vallée d'Aspe — de la vallée d'Aspe à la vallée d'Ossau — la haute vallée d'Ossau — la basse vallée d'Ossau — le Josbaig et les vésiaus du Béarn — au long du gave de Pau — campagnes béarnaises — les vins de Jurançon et de Vic-Bilh — de Béarn en Bigorre. — 351 pages avec 27 cartes.

RÉGION PARISIENNE :

42e Volume : I. NORD-EST : LE VALOIS (2e édition complétée). — La Marne en Orxois — le pays d'Orxois — entrée en Valois — la forêt de Villers-Cotterêts — autour de Crépy-en-Valois — autour de Pierrefonds — en forêt de Compiègne — la vallée de l'Authonne — Compiègne et la navigation de l'Oise — la lieue archéologique — le pays des Sylvanectes — le désert d'Ermenonville — le Multien — la Gergogne et la Thérouanne — en Goële — Chantilly et ses forêts — Mortefontaine et les étangs de la Thève — les entraîneurs du Servois — l'Oise entre Creil et Pontoise — la petite France — la forêt de Carnelle. — 395 pages avec 21 cartes.

Annexe : LE VALOIS ET LA BATAILLE DE LA MARNE.

43e Volume : II. **EST : LA BRIE** (2e édition complétée). — Au cœur du plateau briard — le Montois — la Bassée — la falaise de Brie — Provins et la Voulzie — la Brie Pouilleuse — le champ de bataille de Champaubert — de Brie en Tardenois — les meules à moulin : agonie d'une grande industrie — microbes et corsets — méandres de Marne — les fromages de la Brie — la Brie meldoise — entre Meaux et Pomponne — la Brie forestière — le grand Morin des peintres — moutons de Brie — les papeteries du grand Morin — la vallée de l'Aubetin — Melun et le Châtelet. — 438 pages avec 23 cartes.

Annexe : **LA BRIE ET LA BATAILLE DE LA MARNE.**

44e Volume : III. **SUD : GATINAIS FRANÇAIS ET HAUTE-BEAUCE.** — Le Bocage gâtinais — la vallée de l'Orvanne — Nemours et le Loing — navigation sur la Seine — la Seine de la Cave à Corbeil — Fontainebleau — l'École d'application de l'artillerie et du génie — la forêt de Fontainebleau — la forêt vers Barbizon — Marlotte et les gorges de Franchard — les espaliers de Thomery — la Seine et la Forêt — le pays de Bière — le Gâtinais Beauceron — de l'École à l'Essonne — la Seine de Corbeil à Choisy-le-Roi — l'industrie à Essonnes — de l'Essonne à la Juine — l'Étampois — la Juine et la Chalouette — en remontant la Juine — la Beauce pituéraise — trois bourgades beauceronnes. — 428 pages avec 19 cartes.

Ce volume dédoublé et complété a fourni la matière du 67e.

45e Volume : IV. **SUD-OUEST : VERSAILLES ET LE HUREPOIX.** — La vallée des Roses — la forêt de Sénart — autour de Longjumeau — au bord de la Bièvre — le Josas — Versailles, la ville — rôle social et économique de Versailles — Versailles, le château et le parc — Versailles militaire et Saint-Cyr — Port-Royal-des-Champs — l'École d'aérostation de Chalais — la vallée des Fraises — Marcoussis et Montlhéry — de l'Yvette à l'Orge — de l'Orge à la Juine — la capitale du Hurepoix — Chevreuse et les Vaux de Cernay — la vallée de la Remarde — vallée de la Renarde. — 359 pages avec 15 cartes.

Ce volume dédoublé a fourni en partie le texte des 67e et 68e.

46e Volume : V. **NORD-OUEST : LA SEINE DE PARIS A LA MER. PARISIS ET VEXIN FRANÇAIS.** — La vallée de Montmorency — le pays des poiriers — les collines du Parisis — la boucle d'Argenteuil — la plaine du Parisis — descente de la Seine, de Paris à fin d'Oise — la Seine de fin d'Oise à l'Eure — à Rouen par la Seine — sur la Seine maritime, de Rouen à Duclair — la Seine maritime, de Duclair à Villequier — l'estuaire de la Seine — vergers de Gaillon et de Vernon — Chevrie et Madrie — les abricotiers de l'Hautie — à travers l'Hautie — en Vexin français — le pays d'Arthies — de l'Arthies au pays de Madrie. — 366 pages avec 17 cartes.

Une partie du texte après accroissement passe au 69e volume.

47e Volume : **VI. OUEST : L'YVELINE ET LE MANTOIS.** — Rambouillet et ses enfants de troupe — en forêt Yveline, les étangs de Saint-Hubert — en Yveline, Montfort-l'Amaury — les parfums et les volailles de Houdan — Épernon et la vallée de la Guesle — en Beauce chartraine — un chemin de fer militaire — la vallée de la Voise — en Drouais — l'École de Grignon — la vallée de la Maudre — de la Vaucouleurs à Meulan — les luthiers de Mantes — le Mantois — Poissy et le Pincerais — la forêt de Laye — la forêt de Marly — le royaume du pot-au-feu. — 351 pages avec 15 cartes.

Ce volume a fourni une partie du texte du 69e.

LES PROVINCES DÉLIVRÉES :

48e Volume : **HAUTE-ALSACE. I.** — La trouée de Belfort et la vallée de la Largue — le Jura alsacien — le Rhin — Mulhouse — le coton à Mulhouse — industries mulhousiennes — les œuvres sociales de Mulhouse — Altkirch et l'Ill — l'Ochsenfeld et la Doller — vallée de la Thur — la vallée de Saint-Amarin — Soultz et Guebwiller — le ballon de Guebwiller — 272 pages avec 12 cartes.

La 48e série, 2e partie : Haute-Alsace, II, devient le 60e volume.

49e Volume : **BASSE-ALSACE. I.** — Du Haut-Kœnigsbourg à Schlestadt—la Mésopotamie d'Alsace — Strasbourg — Strasbourg : la Cathédrale, la Vie économique — autour de Strasbourg — la Vallée de la Bruche — Schirmeck et le Donon — le Ban-de-la-Roche — le Champ-du-Feu et les schlitteurs — du val de Villé à Barr — Sainte-Odile — de l'Ehn à la Mossig — le Kochersberg. — 272 pages avec 13 cartes.

La 49e série, 2e partie : Basse-Alsace, II, devient le 61e volume.

50e Volume : **LORRAINE DÉLIVRÉE. I.** — *Les Petites Vosges et la Sarre.* — Le pays de Dabo — de la Zorn à la Sarre — les forêts d'Abreschwiller — la Sarre blanche — la Sarre rouge — Sarrebourg et Fénétrange — Phalsbourg — les Verreries des Petites Vosges — les forges de Mouterhouse — la pisciculture dans la Zinsel — le pays de Bitche — Sarreguemines — Sarralbe, l'Albe et la Rode — de la Sarre au Warndt — Forbach et Stiring-Wendel — le champ de bataille de Spicheren — la première amputation de la Lorraine, le Sargau — Sarrelouis toujours française — Sarrebruck et les pays de la Sarre. 316 pages avec 19 cartes.

La 50e série, 2e partie : Lorraine délivrée, devient le 62e volume.

51e Volume : BRETAGNE IV. — *Littoral breton de l'Atlantique.* — Nantes — le rôle économique de Nantes — la Loire maritime — la côte de Retz et Pornic — la baie de Bourgneuf — de Saint-Nazaire au pays de Guérande — le trait de Penbé et la Vilaine — l'estuaire de la Vilaine — l'estuaire de Pénerf, Vannes et le Morbihan — Auray et Carnac — l'estuaire d'Etel et la mer de Graves — Hennebont et Lorient — la Laita et la rivière Belon — de l'Aven à l'Odet — les côtes de Cornouaille — le raz de Sein et la baie de Douarnenez — au Menez-Hom — Brest et sa rade — de l'Elorn à la presqu'île de Crozon — de l'Atlantique à la Manche. — 406 pages avec 32 cartes.

Voir les 3e, 4e et 5e volumes.

52e Volume : BRETAGNE V. — *Iles et littoral de la Manche.* — L'Aber-Benoît et l'Aber-Vrac'h — la grève de Goulven — Saint-Pol-de-Léon et l'île de Siec — Roscoff et l'île de Batz — Morlaix et son archipel — Primel et Saint-Jean-du-Doigt — Locquirec, la Lieue de Grève et le Guer — Lannion et les Sept-Iles — l'île Grande (Enès-Meur) et son archipel — archipel de Saint-Gildas — les îles d'Er — Tréguier, Paimpol — l'île de Bréhat — le Trieux et le Gouët — entre Saint-Brieuc et Paimpol — les côtes de Penthièvre — Saint-Jacut, l'île des Ehbiens et Saint-Cast — la baie de la Frénaye et le cap Fréhel — la côte d'Émeraude et la Rance — Saint-Malo et le clos Poulet — les marais de Dol — la baie du mont Saint-Michel — Granville, les Chausey et les Minquier. — 457 pages avec 31 cartes.

Voir les 3e, 4e et 5e volumes.

53e Volume : BRETAGNE VI. — *Basse-Bretagne intérieure.* — La Basse-Bretagne — Quimper et la Cornouaille — le Vannetais — Pontivy et le Blavet — le Scorff — l'Isole et l'Ellé — la Montagne Noire — le berceau de la Tour d'Auvergne — les rochers d'Huelgoat — le Goëllo — le Trégorrois — le Haut-Léon — le Bas-Léon — dans la montagne d'Arrée — le Yeun Elez — la forêt de Quénécan — entre Aulne et Blavet — le toit de la Bretagne. — 400 pages avec 26 cartes.

Voir les 3e, 4e et 5e volumes.

54e Volume : NORMANDIE II. — NORMANDIE CENTRALE. — Caen et les mines du Calvados — la campagne de Caen — Falaise et la foire de Guibray — la haute vallée de l'Orne — la campagne d'Alençon — Camembert et Vimoutiers — Orbiquet, Touques et Vie — A travers le pays d'Auge — la vallée d'Auge — le littoral du Calvados — le Lieuvin — la Touques et la Colonne — Trouville et Honfleur — la Risle et le pays de Vièvre — le pays d'Ouche — les aiguilles de Laigle — Évreux et le Saint-André — Thimerais et Drouais — du Perche aux terres françaises — campagne de Neubourg. — 310 pages avec 22 cartes.

Les autres volumes sur la Normandie sont les 6e et 63e.

55e VOLUME : LA COTE D'AZUR. I. — *Les Maures et l'Esterel* — Le littoral des Maures — dans les forêts des Maures — de Collobrières au Golfe — traversée nocturne des Maures — Saint-Tropez et le Golfe — du Golfe à l'Esterel — Saint-Raphaël et la corniche du Touring-Club — du Trayas au mont Vinaigre — le Mal-Infernet et le cap Roux — le golfe de la Napoule et Cannes — les îles de Lérins et le golfe Jouan — la presqu'île d'Antibes — les parfums de Grasse — les œillets d'Antibes, les jarres du Biot (Sous presse) — 270 pages avec 14 cartes.

Voir le 13e volume pour la Provence maritime. I. Région marseillaise.

Ce volume (avec les volumes 12 et 13) a obtenu en 1910 la médaille de la Société de géographie de Marseille décernée à l'auteur du meilleur ouvrage sur la Provence.

56e VOLUME : TOURAINE ET ANJOU (**Les Châteaux de la Loire** — La Loire d'Orléans à Chambord — Blois et la Sologne blésoise — de Blois à Châteaurenauld — en Vendômois — la Gastine de Ronsard — Chaumont et Amboise — Tours et sa banlieue — du Mettray à la Brenne — entre Cher et Indre (la Champeigne) — le plateau de Sainte-Maure — Richelieu, Chinon et le Chinonais — le pays de Rabelais — de l'Indre aux Varennes — la Loire de Tours à Saumur — de la vallée d'Anjou en Gâtine — les vaux du Loir et la Flèche — Sablé et Solesmes — navigation sur la Mayenne — le pays Segréen — Angers — les ardoisières d'Angers — du Loir à la vallée d'Anjou — le Louet et le Layon — Saumur — l'École de cavalerie de Saumur — à travers le Saumurois — de Cholet au Bocage vendéen — les Mauges — l'Eldorado des Mauges — sur la Loire d'Angers à Nantes. — 577 pages avec 34 cartes.

Voir les 1er et 2e volumes.

57e VOLUME : BAS-DAUPHINÉ, COMTAT-VENAISSIN. — La vallée de la Galaure — Tain et l'Ermitage — de l'Herbasse à la Bayane — Valence — Romans et le Royannais — entre Valence et Crest — en Diois — le Vercors — la haute vallée de la Drôme — Montélimar et la Valdaine — Dieulefit et la vallée de Saou — en Tricastin — l'enclave de Valréas — dans les oliviers de Nyons — dans les Baronnies — les dentelles de Gigondas — l'ancienne principauté d'Orange — en Avignon — les campagnes de Carpentras — au mont Ventoux — la fontaine de Vaucluse — les melons de Cavaillon — le Coulon, Apt et le Luberon — la Valmasque — dans les monts de Vaucluse — 470 pages avec 32 cartes.

Voir les 9e et 11e volumes.

58e VOLUME : BOULONNAIS ET ARTOIS. — En Morinie — Langle, Bredenarde et Païs reconquis — Calais — l'industrie des tulles — le Blanc-Nez et le Gris-Nez — Boulogne — l'industrie boulonnaise, les plumes

— le littoral boulonnais — de la Canche à l'Authie — de l'Authie à la Canche — du Haut-Boulonnais à Montreuil — en Térnois — le cheval boulonnais — Azincourt, Enguinegatte et Thérouanne — Avre, Saint-Venant et Lillers — Béthune et les houillères du Pas-de-Calais — à travers le pays noir — l'armée au pays noir — le pays d'Arras — à travers le plateau artésien — la Sensée et Bapaume. — 358 pages avec 27 cartes.

Voir les 18e et 19e volumes.

59e Volume : **LES VOSGES.** — La Moselle de Charmes à Épinal — Épinal et l'industrie des Vosges — Les images d'Épinal — Épinal et les Vosges en 1914 — luthiers et dentellières — du Xaintois à la Meuse — les Faucilles et leurs stations thermales — dans la Vôge — le Val d'Ajol et Plombières — la Vologne — Rambervillers et Baccarat — les petites Vosges — la principauté de Salm-Salm — le bassin de Saint-Dié — la Vologne et ses lacs — Gérardmer et son lac — Remiremont et la Moselotte — la Haute Moselle — le ballon de Servance — au ballon d'Alsace. — 359 pages avec 25 cartes.

60e Volume (suite du 48e volume). **HAUTE-ALSACE. II.** — Le Mundat de Rouffach — d'Ensisheim à Colmar — Neuf-Brisach à Colmar — Neuf-Brisach et le Ried — Turckheim et les Trois-Épis — au Petit Ballon (Kahlewasser) — l'Alsace romane — le val d'Orbey et les Hautes-Chaumes — à travers le vignoble — Sainte-Marie-aux-Mines et sa vallée — la guerre dans la Haute-Alsace (1914-1918). — 284 pages avec 12 cartes.

61e Volume (suite du 49e volume). **BASSE-ALSACE. II.** — Un coin de France au delà du Rhin — les houblonnières de Haguenau — autour de la Forêt-Sainte — les lignes de Wissembourg — l'Alsace bavaroise — Reichshoffen, Frœschwiller et Wœrth — autour de Niederbronn — l'ancien comté de Hanau — autour de Saverne — entre la Sarre et l'Eichel — les chapeliers de Saar-Union — la guerre en Basse-Alsace. — 256 pages avec 17 cartes.

62e Volume (suite du 50e volume). **LORRAINE DÉLIVRÉE. II.** — *La Moselle.* — Metz — à travers Metz. — l'industrie messine — les champs de bataille sous Metz — Gravelotte et Rezonville — au long de la Moselle — Thionville — le pays du fer — de l'Alzette à la Fench — aux confins du Luxembourg — entre Moselle et Nied — la Nied française — la Nied allemande — le Saulnois — la côte de Delme — les

marais salés de Marsal — autour de Morhange — les grands étangs de Lorraine — l'étang de Lindre — des étangs à l'Albe. — 342 pages avec 22 cartes.

63e Volume : NORMANDIE. III. — NORMANDIE ORIENTALE. — De la Risle au marais Vernier — le Roumois — les draps d'Elbeuf — trainglots et enfants de troupe — en Vexin français — l'Andelle et la forêt de Lyons — Rouen — le royaume d'Yvetot — le mascaret — d'Yvetot au Havre — le Havre — les falaises de Caux — Dieppe et la vallée de la Scie — de valleuse en valleuse — l'Aliermont — le pays de Bray — Autour de la forêt d'Eawy. — 364 pages avec 22 cartes.

BANLIEUE DE PARIS :

64e Volume : I. RÉGION SUD-EST ET EST. — La Seine entre l'Orge et la Marne — les lilas de Vitry — aux bords de l'Yères — de la Brie forestière à la Marne — de Bercy à la boucle de Marne — les boucles de Marne — à travers quatre lieues de maisons — la forêt de Bondy et l'Aulnoye — Vincennes — le bois de Vincennes et Fontenay-sous-Bois — les pêchers de Montreuil — les collines de Romainville. — 247 pages avec 16 cartes.

65e Volume : II. RÉGION NORD ET NORD-EST. — Pantin, ses usines, son tabac — Aubervilliers et la plaine Saint-Denis — Saint-Denis en France — la basilique de Saint-Denis et la Légion d'honneur — Saint-Denis grande ville industrielle — entre la Seine et le Rouillon — autour du lac d'Enghien — Montmorency — les deux Saint-Ouen — de Clichy à la presqu'île de Gennevilliers — dans les champs de Gennevilliers — Asnières et les garennes de Colombes — la plaine des Sablons (Levallois-Perret, Neuilly.) — 270 pages avec 12 cartes.

66e Volume : III. RÉGION OUEST ET SUD-OUEST. — Des muguets de Neuilly aux roses de Puteaux — autour du mont Valérien — autour de la Malmaison — Saint-Cloud et Ville-d'Avray — la vallée de Sèvres et les bois de Meudon — la manufacture de Sèvres — les blanchisseries de Boulogne — d'Issy-les-Moulinaux à Vanves — de Vanves au plateau de Châtillon — Rosati, félibres et robinsons — le val d'Aulnay — le plateau de Rungis — aux bords de la Bièvre. — 264 pages avec 13 cartes.

67e Volume (sous presse) : **HAUTE-BEAUCE** (dédoublement du 44e).

68e Volume (sous presse) : **LE MANTOIS** (dédoublement du 45e).

69e Volume (sous presse). — (Dédoublement des 46e et 47e).

70e Volume : **LA COTE D'AZUR**. 2e partie : **NICE ET LES ALPES MARITIMES**. — Cagnes — le Malvan et Vence — Nice — Nice-Cosmopolis — l'industrie et le commerce à Nice — Villefranche et le cap Ferrat — la Petite Afrique et la Corniche — la principauté de Monaco — Beausoleil, le Cap-Martin, Roquebrune et Menton — la Roya française — de Menton aux Mille-Fourches — la Vésubie — la Tinée — les gorges du Var — avec les chasseurs alpins, entre Tinée et Vésubie. — 284 pages, avec 13 cartes.

71e Volume (sous presse) : **ARMAGNAC ET CHALOSSE** (dédoublement des 30e et 31e).

72e Volume (en préparation) : **QUERCY** (dédoublement des 31e et 32e).

73e Volume (en préparation) : **ALBIGEOIS ET MONTAGNE NOIRE** (dédoublement des 35e et 38e).

74e Volume (en préparation) : **CÉVENNES, RÉGION DE L'HÉRAULT** (dédoublement du 36e volume).

75e Volume (en préparation) : **DU MINERVOIS AUX CORBIÈRES** (dédoublement des 36e, 38e et 39e volumes).

76e Volume (en préparation) : **VIVARAIS** (dédoublement du 11e).

77e Volume (en préparation) : **GÉVAUDAN** (dédoublement du 34e).

78e Volume : **PYRÉNÉES**, 3e partie : **PARTIE CENTRALE II**. — Comminges pyrénéen — vallée de Luchon — les Fruitières de la Haute-Garonne — de Saint-Béat au val d'Aran — le Couserans — la Ballongue, le Biros et Betmale — vallées de Massat et d'Aulus — les ours d'Ustou — Foix et le pays de Foix — La Barguillière et le Serou — le Plantaurel et le Mas d'Azil — le Sabarthès — la mine aux mineurs de Rancié — la haute vallée de l'Ariège. — 238 pages avec 17 cartes.

Répartition des volumes par Provinces

DÉSIGNATION DES PROVINCES	DÉSIGNATION des volumes concernant LA PROVINCE
Alsace	23, 48, 49, 60, 61.
Angoumois	15.
Anjou	2, 56.
Artois	58.
Aunis	3, 15.
Auvergne	7, 32, 33.
Barrois	21.
Basques (Pays)	41.
Béarn	41, 30.
Berri	1, 26, 27.
Boulonnais et Calaisis	58.
Bourbonnais	7, 27, 33.
Bourgogne	8, 24, 25.
Bresse et Bugey	7, 8, 23.
Bretagne	3, 4, 5, 51, 52, 53.
Cambrésis	19.
Champagne	20, 21, 25, 43.
Comtat-Venaissin	57.
Corse	14.
Dauphiné	7, 8, 9, 10, 11, 57.
Flandre	18.
Foix (Comté de)	38, 40, 78.
Forez	7, 11, 27.
Franche-Comté	8, 23, 24.
Gascogne	30, 31, 38, 40.
Gex (pays de)	8, 23.
Guyenne	29, 30, 31, 32, 35.
Hainaut	19.
Ile-de-France	17, 42 à 47, 64 à 66.
Languedoc	8, 11, 12, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40.
Limousin	28.
Lorraine	21, 22, 50, 59, 62.
Lyonnais	7.
Maine	2.
Marche	27, 28.
Nice (comté de)	12, 13, 55, 70.
Nivernais	1
Normandie	6, 17, 46, 54, 63.
Orléanais	1, 44, 47.
Perche	2, 6.
Picardie	17, 19, 20, 42.
Poitou	3, 15, 16, 26.
Provence	8, 10, 12, 13, 55, 57, 70.
Roussillon	37, 39.
Saintonge	3, 15, 29.
Savoie	8, 10.
Trois-Evêchés (Toul-Verdun) de Lorraine	21, 22.
Touraine	56.

Par grandes Régions naturelles

Alpes	8, 9, 10, 11, 12, 57, 70.
Bassin de Paris	17, 20, 21, 25, 42 à 47, 64 à 66, 68.
Beauce	2, 12, 16, 44, 45, 47.
Cévennes	7, 11, 34, 36, 37.
Jura	8, 23, 24.
Landes	29, 30, 31.
Littoral et îles de l'Océan	2, 3, 4, 15, 16, 29, 30, 41, 52, 53.
Littoral et îles de la Manche	6, 17, 18, 46, 52, 54, 58, 63.
Littoral et îles de la Méditerranée	8, 13, 14, 37, 55.
Massif central	28, 32, 33, 34, 35.
Pyrénées	37, 39, 40, 41, 78.
Sologne	1, 25.
Vosges	22, 23, 48, 49, 50, 59, 60, 61, 62.

IMPRIMERIE BERGER-LEVRAULT, NANCY-PARIS-STRASBOURG

IMPRIMERIE BERGER-LEVRAULT, NANCY-PARIS-STRASBOURG

CARTE D'ENSEMBLE DES VOLUMES DU VOYAGE EN F[R...]

1. Morvan, Val de Loire et Sologne.
2. Beauce, Perche et Maine.
3. Bretagne : I. Les Iles de l'Atlantique. I. *De la Loire à Belle-Isle.*
4. Bretagne : II. Les Iles de l'Atlantique. II. *D'Hoëdic à Ouessant.*
5. Bretagne : III. Haute-Bretagne intérieure.
6. Normandie : I. *Occidentale.*
7. La Région lyonnaise.
8. La Région du Haut-Rhône : *Le Rhône, du Léman à la mer.*
9. Dauphiné : Graisivaudan et Oisans.
10. Les Alpes, du Léman à la Durance.
11. Forez, Vivarais, Tricastin, Comtat-Venaissin.
12. Alpes de Provence et Alpes-Maritimes.
13. Provence maritime : *Région marseillaise.*
14. La Corse.
15. Les Charentes et la Plaine Poitevine.
16. De Vendée en Beauce.
17. Littoral du pays de Caux, Vexin, Basse-Picardie.
18. Nord : I. *Flandre.*
19. Nord : II. *Hainaut et Cambrésis.*
20. Haute-Picardie, Champagne rémoise et Ardennes.
21. Haute-Champagne, Basse-Lorraine.
22. Plateau lorrain et Vosges.
23. Plaine Comtoise et Jura.
24. Haute-Bourgogne.
25. Basse-Bourgogne et Senonais.
26. Berry et Poitou oriental.
27. Bourbonnais et Haute-Marche.
28. Limousin.
29. Bordelais et Périgord.
30. Gascogne.
31. Agenais, Lomagne et Bas-Quercy.
32. Haut-Quercy et Haute-Auvergne.
33. Basse-Auvergne.
34. Velay, Vivarais méridional.
35. Rouergue et Albigeois.
36. Cévennes méridionales.
37. Golfe du Lion.
38. Le Haut-Languedoc.
39. Pyrénées orientales.
40. Pyrénées centrales. I.
41. Pyrénées occidentales.

RÉGION PARISIENNE :

42. — I. *Nord-Est :* Le Valois.
43. — II. *Est :* La Brie.
44. — III. *Sud :* Gâtinais français et Haute-Beauce.
45. — IV. *Sud-Ouest :* Versailles et le Hurepoix.
46. — V. *Nord-Ouest :* La Seine de Paris à la mer. Parisis et Vexin français.
47. — VI. *Ouest :* L'Yveline et le Mantois.

LES PROVINCES DÉLIVRÉES :

48 et 60. — Haute-Alsace.
49 et 61. — Basse-Alsace.
50 et 62. — Lorraine.

Bretagne :

51. — IV. *Littoral breton de l'Atlantique.*
52. — V. *Iles et littoral de la Manche.*
53. — VI. *Basse-Bretagne intérieure.*
54. Normandie : II. *Centrale.*
55. La Côte d'Azur. I.

56. Touraine et Anjou (*Les châteaux de la Loire*).
57. Bas-Dauphiné, Comtat-Venaissin.
58. Nord : III. *Boulonnais et Artois.*
59. Les Vosges.
63. Normandie : III. *Orientale.*

Banlieue Parisienne :

64. — I. *Sud-Est et Est.*
65. — II. *Nord et Nord-Est.*
66. — III. *Ouest et Sud-Ouest.*
67. Haute-Beauce.
70. La Côte d'Azur : II.
78. Pyrénées centrales : II.

Région Parisienne

Vol[...]

68. Le Mantois.
77. Gévaudan.
79. La Vendée
83 et suivants : P[...]



en préparation :

(Les volumes présentés avec des hachures sont ceux qui ont déjà été refondus ou profondément modifiés.)